

Reparatur von Unfallfahrzeugen Teil I: Auswirkungen der Reparaturverzögerungen auf die Praxis

Dr. Thomas Almeroth
Rechtsanwalt

AnwaltAVR 

19. Deutscher Autorechtstag
16.3.2026

Inhaltsübersicht

- **Mögliche Gründe für Reparaturverzögerungen**
- **Ausgangslage der Lieferkettenstörungen**
- **Beispiele aus der Beratungspraxis der letzten drei Jahre**
- **Fragen im Zusammenhang mit der Teileverfügbarkeit**
- **Was sagen die Autohersteller (OEM) bzw. deren Verbände?**
- **Pflicht der Autohersteller zur Belieferung mit Ersatzteilen?**
- **Bezugsquellen für Ersatzteile**
- **Ansprüche bei Schäden wegen mangelnder Lieferbarkeit von Ersatzteilen**
- **Verhältnis Kunde/Werkstatt**
- **Verhältnis Versicherung/Versicherungskunde (Kasko)**
- **Verhältnis Versicherung/Anspruchsteller (Haftpflicht)**
- **Auswirkungen von Reparaturverzögerungen auf den Schadensersatz**
- **Hilfe für den Geschädigten: Rechtsprechung zum sog. Werkstatttrisiko**
- **Praktische Konsequenzen der Rechtsprechung zum sog. Werkstatttrisiko**
- **Konsequenz für Rechte der Versicherer**

Einleitung

- **Mögliche Ursachen für Reparaturverzögerungen**
 - **Fehler im Sachverständigengutachten (Reparaturdauer falsch eingeschätzt)**
 - **Fehler in der Werkstatt**
 - **Eigene Kapazitäten falsch eingeschätzt**
 - **Reparatur nicht zügig begonnen**
 - **Teile nicht, falsch oder zu spät bestellt**
 - **Handwerkliche Fehler, die die Reparaturdauer verlängern**
 - **Eingeschränkte Teileverfügbarkeit (Stichwort „Lieferkettenstörungen“)**

Einleitung

- **Ausgangslage der Lieferkettenstörungen**
 - **Chipkrise (Halbleitermangel) seit Frühjahr 2021**
 - **Corona-Pandemie mit zeitweise Werksschließungen**
 - **Ukraine Krieg seit Februar/März 2022**
 - **Folgen:**
 - **Eingeschränkte Lieferfähigkeit bei Neuwagen und Ersatzteilen**
 - **Kaum verlässliche Planungen und Aussagen hinsichtlich Lieferfähigkeit von Teilen**
 - **Trotz Verbesserungen immer noch Auswirkungen zu spüren**
 - **Lit.: Almeroth, Thomas: Lieferkettenstörungen – Auswirkungen auf Autokauf und Unfallschäden, DAR 2023, 533**

Beispiele aus der Beratungspraxis der letzten drei Jahre

- **Audi S4 Kombiinstrument**

Monatelanges Warten auf Ersatzteil

- **Chevrolet Spark (bzw. Opel)**

Rückruf wg. fehlerhafter Schlösser der Motorhaube: Nach 9 Monaten noch keine Möglichkeit der Rückrufreparatur, zunächst wegen fehlender Schlösser, später wegen fehlender Schrauben

- **Nissan 350Z**

Monatelanges Warten auf nicht lieferbaren Motorensatz für das Cabriovertdeck

- **Opel Insignia Bj 2019**

Defekte an 2 Schläuchen (Klimaanlage und Ladeluftkühlung) wegen Materialermüdung: Beide Schläuche dauerhaft nicht lieferbar

Beispiele aus der Beratungspraxis der letzten drei Jahre

- **Dacia Duster**

Defekt an der Servoleitung: Nach mehrmonatiger Wartezeit nach wie vor Ersatzteil auf unbestimmte Zeit nicht lieferbar

- **Renault Kangoo II**

Beanstandung des Zündschlosses bei der HU: Laut Renault-Händler Lieferzeit 2-3 Wochen, tatsächlich war das Teil nach über 3 Monaten immer noch nicht lieferbar, Fahrzeug so lange nicht verkehrssicher

- **Opel Zafira CNG**

Undichter Gaseinfüllstutzen: Monatelanges Warten auf nicht lieferbares Ersatzteil, Fahrzeug verkehrsunsicher

Beispiele aus der Beratungspraxis der letzten drei Jahre

- **Citroen Spacetourer EZ 2023**

Rückruf wegen fehlerhafter Querlenkerbolzen: Ersatzteile über mehrere Wochen nicht lieferbar

- **Mercedes**

Defekter Diesel-Partikelfilter wurde bei HU beanstandet, Plakette nicht erteilt: Ersatzteil über mindestens 2 Monate nicht lieferbar, keinerlei Antwort des Herstellers auf Beschwerdebriefe

- **Opel Astra Hybrid, BJ 2022**

Undichter Gaseinfüllstutzen: Monatlanges Warten auf nicht lieferbares Ersatzteil

- **Ford Focus**

Defekter Diesel-Partikelfilter wurde bei HU beanstandet, Plakette nicht erteilt: Ersatzteil über mindestens 2 Monate nicht lieferbar

Beispiele aus der Beratungspraxis der letzten drei Jahre

- **VW Touareg Bj. 2016**

Defekt der Kamera, die für den Betrieb des ACC und des Front Assist nötig ist: Ersatzteil Kamera nicht lieferbar, daher Assistenzsysteme nicht funktionsfähig, HU-Plakette verweigert, Fzg. verkehrsunsicher

- **Ford**

Defekte Antriebswelle/Differential wurde bei HU beanstandet, Plakette nicht erteilt: Ersatzteil über Monate nicht lieferbar

Erkenntnis

- Erkenntnis aus diesen u. vielen weiteren Praxisbeispielen
 - Fast alle Hersteller sind betroffen, und die unterschiedlichsten Teile des Fahrzeugs sind betroffen
 - Auswirkungen u.a. auf Verkehrssicherheit (keine HU-Plakette)
 - Auswirkungen auf Gewährleistung/Garantie (bei neueren Fahrzeugen)
 - Auswirkungen auf Rückrufe
 - Auswirkungen auf die Reparatur von Unfallschäden
 - Verhältnis Kunde/Werkstatt
 - Verhältnis Versicherung/Versicherungskunde (Kasko)
 - Verhältnis Versicherung/Anspruchsteller (Haftpflicht)
 - Verhältnis Versicherung/Werkstatt (im Regressfall, dazu später Referat Marcus Gülpen)

Fragen im Zusammenhang mit der Teileverfügbarkeit

- **Wie kann es sein, dass es gelegentlich selbst für verhältnismäßig junge Fahrzeuge im Alter von 5 – 10 Jahren keine Ersatzteile mehr gibt, diese jedenfalls nicht zeitnah verfügbar sind?**
- **Was tun die Hersteller, um die Verbraucher, also ihre Kunden, zu schützen?**
- **Wie stehen die Hersteller bzw. Verbände zur Frage einer gesetzlichen Ersatzteilbevorratungspflicht bzw. der Pflicht zur Sicherstellung der Reparierbarkeit (in Anlehnung an die aktuell in der Umsetzung befindliche EU-Reparaturrichtlinie)?**
- **Gibt es einen gesetzlichen Anspruch des Verbrauchers gegenüber dem Autohersteller auf die (langjährige) Belieferung mit Ersatzteilen?**
- **Gibt es eine Art Selbstverpflichtung der Hersteller zur Belieferung mit Ersatzteilen?**

Was sagen die Autohersteller (OEM) bzw. deren Verbände (Stand 2025)?

○ Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e. V. (VDIK)

- Es sind dem Verband keine Fälle bekannt, in denen Ersatzteile für Fahrzeuge bis zu einem Alter von fünf Jahren generell nicht mehr lieferbar wären
- Grundsätzlich gibt es Ersatzteile, solange ein Fahrzeug in der Produktion ist
- Trotzdem kann es zu vorübergehenden Engpässen in der Teileverfügbarkeit kommen, etwa weil Lieferketten reißen, Zulieferer gewechselt werden oder nachproduziert werden muss
- Die Verfügbarkeit sehr selten benötigter Ersatzteile (z. B. komplettes Armaturenbrett, Klimaanlagegehäuse, Stoffe) ist häufig kritisch, weil diese nur in sehr geringen Stückzahlen vorgehalten bzw. aus der laufenden Produktion entnommen werden
- Nach Auslaufen der Produktion wird regelmäßig ein gewisser Stock an Ersatzteilen angelegt. Ist dieser aufgebraucht, wird es schwierig, aber wo eine Nachfrage ist, wird es auch ein Angebot geben, allerdings dann oft nicht von den OEM, sondern von anderen Firmen
- Eine gesetzliche Verpflichtung zur Ersatzteilversorgung besteht nicht, aber es hat sich bei den OEM ein **Zeitraum von etwa 10 Jahren nach Produktionsende des jeweiligen Modells etabliert**, dies in Anhängigkeit von dem erwartbaren Bedarf
- Für Fahrzeuge über 10 Jahre haben einige Hersteller eigene ET-Linien etabliert , die ggf. auch Austauschteile und wiederaufbereitete Gebrauchtteile umfassen können. Dies wird im Sinne der Kreislaufwirtschaft zunehmen

Was sagen die Autohersteller (OEM) bzw. deren Verbände (Stand 2025)?

○ Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)

- Autohersteller halten viele Fahrzeugkomponenten schon aus eigenem Antrieb auf Vorrat
- Die bekannte Selbstverpflichtung kann als Versprechen an die Kunden bezeichnet werden
- Die Verlängerung des Lebenszyklus eines Fahrzeugs durch Reparaturen ist sowohl im Sinne der Hersteller als auch im Sinne der Kunden
- Eine Bevorratung ermöglicht eine schnellere Bereitstellung der Teile und liegt deshalb schon im Interesse der Unternehmen, auch wenn diese durch externe Umstände wie beispielsweise Komplikationen in den komplexen globalen Lieferketten nicht immer garantiert werden kann

Was sagen die Autohersteller (OEM) bzw. deren Verbände (Stand 2026)?

○ Konkrete Anfrage an den VDA (Stand März 2026)

- In diesem Zusammenhang wird in den Medien immer wieder von einer sogenannten "Selbstverpflichtung der Automobilindustrie" gesprochen, innerhalb von 10 bis 12 Jahren nach Produktionsende eines Modells Ersatzteile vorzuhalten bzw. zu liefern. Nach meiner Kenntnis hat sich auch Ihr Verband in diesem Sinne gegenüber Medien bzw. Automobilclubs und anderen Verbraucherorganisationen geäußert

- Meine konkreten Fragen dazu:
 - **Wer hat eine solche Selbstverpflichtung wann und wo abgegeben**, insbesondere war dies der Verband oder auch einzelne Automobilhersteller und ggf. welche?
 - **Wo kann diese Selbstverpflichtung bzw. können Einzelheiten dazu nachgelesen werden?**
 - **Welche Rechtsverbindlichkeit können Autoeigentümer, insbesondere Verbraucher, dieser Selbstverpflichtung nach Auffassung des Verbandes oder ggf. der die Erklärung abgebenden Hersteller beimessen?**

Was sagen die Autohersteller (OEM) bzw. deren Verbände (Stand 2026)?

- Antwort einer VDA-Sprechung am 13. März 2026

- Die deutsche Automobilindustrie arbeitet konsequent daran, die Langlebigkeit ihrer Produkte zu gewährleisten. Denn grundsätzlich gilt, je länger Fahrzeuge effektiv genutzt werden können, desto nachhaltiger sind sie auch – gemessen an den eingesetzten Rohstoffen, sowohl im Fahrzeug selbst als auch in Bezug auf die verbrauchte Energie in der Fertigung. Um diese Langlebigkeit zu gewährleisten, setzen die deutschen Automobilhersteller gemeinsam mit ihren Händler- und Servicepartnern auf eine gute Versorgung mit Servicekonzepten. Für Verbraucherinnen und Verbraucher bedeutet das vor allem Verlässlichkeit im Alltag. Fahrzeuge können über viele Jahre sicher und effizient genutzt, gewartet und repariert werden.

Was sagen die Autohersteller (OEM) bzw. deren Verbände (Stand 2026)?

○ Antwort einer VDA-Sprechung am 13. März 2026

- Etwaige Nachlieferverpflichtungen zwischen **Fahrzeugherstellern und ihren Lieferanten** werden in der Regel in bilateralen Verträgen festgehalten - diese umfassen auch Fristen und Bedingungen. Diese Fristen gelten grundsätzlich ab Ende der Serienproduktion eines Fahrzeuges und können oftmals weit über 10 Jahre, häufig 15 Jahre nach Serienauslauf gelten.
- Für Sie noch zur Info: Eine gesetzliche Verpflichtung für Automobilhersteller zu Fristen von Ersatzteillieferung gibt es allerdings nicht. Eine Abfrage von Mitgliedsunternehmen zur Dauer dieser vertraglichen Frist führen wir aus kartellrechtlichen Gründen nicht durch.

Fazit: Keinerlei konkrete Antwort auf die sehr konkret formulierten Fragen nach einer Selbstverpflichtung gegenüber dem Kunden

Pflicht der Autohersteller zur Belieferung mit Ersatzteilen?

- **Sachmängelhaftung (Regel bei NW ist 2 Jahre, bei GW 1 Jahr)**
 - **Der Käufer hat gegen seinen Verkäufer bei Mängeln der Kaufsache einen Nacherfüllungsanspruch, zunächst in Form der Nachbesserung**
 - **Bei Notwendigkeit von Ersatzteilen (Regelfall) ergibt sich daraus auch (mittelbar) ein gegen den Verkäufer gerichteter Anspruch auf Verwendung benötigter Ersatzteile**
 - **Ist der Verkäufer ein Händler, so richtet sich dieser Mangelbeseitigungsanspruch zunächst einmal gegen ihn**
 - **Ist der Verkäufer (eher die Ausnahme) der Autohersteller selbst (Direktvertrieb oder Vermittlung für den Hersteller), so richtet sich der Mangelbeseitigungsanspruch rechtlich gegen ihn, die Abwicklung geschieht über Vertragswerkstätten**
- **Werksgarantie (Regel bei NW ist 2 bis 7 (!) Jahre)**
 - **Garantiegeber ist bei der sog. Werksgarantie für Neuwagen in aller Regel der Autohersteller (OEM) oder - oft bei ausländischer Marken - die Europazentrale oder der deutsche Generalimporteur**
 - **Um die Ansprüche aus der Garantie erfüllen zu können, bringt die den Garantiegeber betreffende Nachbesserungspflicht wiederum mittelbar eine Pflicht zur Verwendung der dafür erforderlichen Ersatzteile mit sich**

Pflicht der Autohersteller zur Belieferung mit Ersatzteilen?

- Ersatzteilbevorratungs- bzw. Belieferungspflicht außerhalb von Sachmängelhaftung oder Garantie
 - Weder auf nationaler noch auf europäischer Ebene existiert eine Norm, die den Autohersteller verpflichtet, Ersatzteile bereitzustellen, um die dauerhafte Reparierbarkeit des Produkts Auto sicherzustellen.
 - Die alte Verbrauchsgüterkaufrichtlinie kannte eine solche Verpflichtung nicht
 - Die Warenkaufrichtlinie (Richtlinie [EU] 2019/771) und die Digitale-Inhalte-Richtlinie (Richtlinie [EU] 2019/770), die zum 01.01.2022 im deutschen Recht umgesetzt wurden, haben zwar zu Ergänzungen der bisherigen Lage geführt, allerdings beschränkt auf digitale Inhalte der Kaufsache
 - Soweit die gerade in Umsetzung befindliche „EU-Reparatur-Richtlinie“ (Warenreparatur-Richtlinie (EU) 2024/1799) ein „Recht zur Reparatur“ enthält, beschränkt sich dieses auf die in Anlage II genannten (Haushalts-)Waren, zu denen Kraftfahrzeuge gerade nicht gehören
 - Versuche, aus dem Rechtsverhältnis zwischen Hersteller und Vertragshändler durch Konstruktionen wie stillschweigende Abtretungen, Regresslösungen, Drittschadensliquidationen oder Verträge mit Schutzwirkung zugunsten Dritter oder noch allgemeiner wegen eines besonderen Vertrauensverhältnisses Direktansprüche von Käufern gegenüber dem Hersteller herzuleiten, sind gescheitert (Näher Reinking/Eggert/Almeroth, Kap. 12 Rn. 13 f.)

Pflicht der Autohersteller zur Belieferung mit Ersatzteilen?

- **Sog. „Selbstverpflichtung“ der Automobilindustrie für 10 Jahre nach Produktionsende**
 - **Es bleibt also nur die oft ins Gespräch gebrachte „Selbstverpflichtung“ der Autoindustrie, für etwa 10 Jahre nach Produktionsende eines Modells Ersatzteile vorzuhalten**
 - **Diese sog. „Selbstverpflichtung“ kursiert in der öffentlichen Wahrnehmung und wird immer wieder vor allem gegenüber den Medien ins Feld geführt**
 - **Die Verbände, insbesondere der VDA, haben gerade erst wieder die klare Frage nach dieser Selbstverpflichtung mehr oder weniger elegant umschifft. Das lässt wohl nur einen Schluss zu: Jedenfalls von den Verbänden ist diese ominöse Selbstverpflichtung nicht abgegeben worden. Dies ganz unabhängig von der rechtlichen Frage ob eine derartige Verbandsäußerung die einzelnen OEM in irgendeiner Weise binden könnte.**
 - **Schriftliche oder anderweitig belastbare Äußerungen der einzelnen Autohersteller in Richtung einer solchen Selbstverpflichtung existieren offenkundig auch nicht. Insbesondere die Prospekte, Fahrzeugpapiere (Serviceheft) oder Webseiten der Autohersteller enthalten keine derartigen Aussagen**

Pflicht der Autohersteller zur Belieferung mit Ersatzteilen?

- Sog. „Selbstverpflichtung“ der Automobilindustrie für 10 Jahre nach Produktionsende
 - Natürlich ist es den Verbänden der Automobilwirtschaft ohne weiteres zu glauben, dass deren Mitglieder, also die OEM oder deren Generalimporteure, schon aus eigenem Interesse heraus und aus Gründen der Kundenzufriedenheit Ersatzteile für einen Zeitraum von vielen Jahren vorhalten
 - Ein einklagbarer Anspruch des durch mangelnde Belieferung in der Nutzung seines Fahrzeugs beeinträchtigten Automobilisten ist damit jedenfalls nicht verbunden
 - Selbst die viel beschworene Selbstverpflichtung scheint nicht zu existieren

Fazit: Es gibt rechtlich keine freiwillige oder gesetzlich begründete Ersatzteilbelieferungspflicht des Autoherstellers, die im Falle einer Verletzung irgendwelche Schadensersatzansprüche oder auch nur behördliche Maßnahmen gegen den Hersteller zur Folge haben könnte

Bezugsquellen für Ersatzteile

○ Originalteile des OEM

- Für Reparaturen von als Neuwagen erworbenen Fahrzeugen im Rahmen von Gewährleistung und Garantie sind vom OEM gelieferte Originalteile alternativlos. Ein Vertragshändler bzw. die Vertragswerkstatt, die für derartige Nachbesserungen anderweitig bezogene Teile einsetzt, würde gegen den mit dem Hersteller/Generalimporteur bestehenden Händlervertrag verstoßen und überdies seinen Rückvergütungsanspruch gegenüber dem Hersteller riskieren

○ Nachbau- und Identteile

- Für Reparaturen außerhalb von Gewährleistung und Garantie sind die sog. Nachbau- oder Identteile eine Alternative für den Automobilisten, wie sie insbesondere von Firmen des Independent After Market (IAM) vertrieben und verwendet werden. Problem: Die Anbieter solche Teile konzentrieren sich vielfach auf sog. Schnelldreher oder jedenfalls Teile, deren Produktion aufgrund der guten Nachfrage wirtschaftlich ist und möglichst gute Gewinne verspricht. OEM dagegen halten – von den geschilderten Fällen abgesehen – prinzipiell auch wenig nachgefragte Teile vor (siehe Beispiele vorne)

Bezugsquellen für Ersatzteile

○ Gebrauchtteile bzw. Refurbished-Teile

- Im Unterscheid zu den sog. Austauschteilen, die einige Autohersteller anbieten und die dadurch gewonnen werden, dass der Hersteller oder in seinem Auftrag handelnde Spezialfirmen gebrauchte bzw. beschädigte Teile so aufbereiten, dass sie nachfolgend zumindest funktionell den Neuteilen ebenbürtig sind, können Gebrauchtteile aus vielerlei Bezugsquellen stammen
- Je nach Bezugsquelle werden die Gebrauchtteile mehr oder weniger intensiv geprüft und aufbereitet, bevor sie einer erneuten Verwendung zugeführt werden
- Komplette aufbereitete Teile werden häufig als „Refurbished“ bezeichnet

Bezugsquellen für Ersatzteile

- **Anbieter von Gebrauchtteilen bzw. Refurbished-Teilen**
 - **Unfallfahrzeug oder Gebrauchtfahrzeug bei Händlern/Werkstätten**
 - **Autoverwerter und Schrotthandel**
 - **Online Gebrauchtteilanbieter wie B-Parts, Stellantis-Gruppe (<https://www.b-parts.com/de/bedingungen-und-konditionen>) oder ClaimParts (<https://www.claimparts.com/agb>)**
 - **Internet-Plattformen wie net.cation, eBay usw. (keine Verkäufer, nur Plattformbetreiber)**

Bezugsquellen für Ersatzteile

- **Die Reparatur von Unfallschäden mit Gebrauchtteilen war Thema des AK V des 64. VGT 2026**
 - **Lit. dazu: Almeroth - Reparatur von Unfallschäden mit Gebrauchtteilen, NZV 2026, 24;**
Werner - Reparatur von Unfallschäden mit Gebrauchtteilen, DAR 2026, 51;
Klein - Gebrauchtteil-Reparatur beim Kfz-Haftpflichtschaden, NZV 2025, 193.
 - **Zahlreiche Probleme der Gebrauchtteilreparatur wurden auf dem VGT kontrovers diskutiert**
 - **Inwieweit die Verwendung solcher Gebrauchtteile künftig das Problem der eingeschränkten Lieferbarkeit von Originalteilen beeinflussen kann, wird die Zukunft zeigen, Zweifel erscheinen angebracht**

Ansprüche bei Schäden wegen mangelnder Lieferbarkeit von Ersatzteilen (außerhalb von Gewährleistung/Garantie)

- **Verhältnis Kunde/Werkstatt**
- **Verhältnis Versicherung/Versicherungskunde (Kasko)**
- **Verhältnis Versicherung/Anspruchsteller (Haftpflicht)**
- **Verhältnis Versicherung/Werkstatt (im Regressfall, dazu später Referat Marcus Gülpen)**

Verhältnis Kunde/Werkstatt

- **Im Grundsatz schuldet der Werkunternehmer keine Ausführung der Werkleistung innerhalb einer bestimmten Frist, sofern er dies nicht ausdrücklich zugesagt hat**
- **Auch die vom Werkunternehmer nicht verschuldete mangelnde Ersatzteilverfügbarkeit führt grundsätzlich nicht zu einer anderen Beurteilung**
- **Allerdings sind in diesem Zusammenhang auch Umstände denkbar, die ein Einstehenmüssen/Verschulden des Werkunternehmers und dessen Schadensersatzpflicht begründen können, etwa**
 - **Zusage eines konkreten Fertigstellungstermins im Sinne eines Fixgeschäfts oder einer Garantie**
 - **Demontage eines verkehrssicheren und fahrfähigen Fahrzeugs ohne vorherige Prüfung der Ersatzteilverfügbarkeit**
 - **Schuldhaftes Verzögerungen der Reparatur, etwa durch nicht rechtzeitige oder falsche Ersatzteilbestellung, Vorziehen anderer Aufträge, ungeeignete Maßnahmen zur Fehlersuche, handwerkliche Fehler bei der Reparatur**

Verhältnis Versicherung/Versicherungskunde (Kasko)

- **Keine Geltung des § 249 BGB**
- **Weitgehende Vertragsfreiheit in der Kaskoversicherung nach § 1 VVG**
- **Allgemeine Versicherungsbedingungen regeln Leistungsumfang abschließend (Grenze § 305 ff. BGB)**
- **Weitergehende Schäden ausgeschlossen, insb. Nutzungsausfall und Mietwagenkosten**
- **Versicherungsbedingungen, die etwa Verwendung von Nachbauteilen oder Gebrauchtteilen ermöglichen, sind zulässig und sind z. Zt. bei einzelnen Versicherungen (z. B. Allianz) in Überlegung**
- **Verzögerungen der Reparatur etwa wegen mangelhafter Ersatzteilverfügbarkeit haben keine Auswirkungen auf die vertraglichen Ansprüche des Versicherungsnehmers gegen seinen eigenen (Kasko-) Versicherer**

Verhältnis Versicherung/Anspruchsteller (Haftpflicht)

- **Schadensersatzanspruch des Geschädigten gegenüber Haftpflichtversicherung des Unfallgegners**
 - **Der Geschädigte kann vom (allein verantwortlichen) Unfallverursacher und dessen Kraftfahrt-Haftpflichtversicherer im Sinne des § 249 BGB verlangen, so gestellt zu werden, wie er ohne das Schadensereignis stehen würde (Differenzhypothese)**
 - **Dazu gehören bei Sachschäden u.a.**
 - **Reparaturkosten des Fahrzeugs (konkret auf Rechnungsbasis oder fiktiv auf Gutachtenbasis)**
 - **Wiederbeschaffungsaufwand (WBW abzgl. RW) im Totalschadensfall**
 - **Sachverständigenkosten**
 - **Mietwagenkosten bzw. Nutzungsausfall (dazu AK IV des 64. VGT 2026)**
 - **Standkosten**
 - **Speziell auf die Mietwagenkosten bzw. den Nutzungsausfall, aber auch auf den Wiederbeschaffungsaufwand und eventuell anfallende Standkosten, kann Nichtverfügbarkeit von Ersatzteilen erheblichen Einfluss haben**

Auswirkungen von Reparaturverzögerungen auf den Schadensersatz

- Normalfall einer Regulierung eines sog. Reparaturschadens umfasst die Begutachtung des Fahrzeugs durch einen Sachverständigen mit Aussagen zu
 - Reparaturkosten
 - Geschätzte **Reparaturdauer** (in Abhängigkeit vom Schaden)
- Auswirkungen von Reparaturverzögerungen
 - Längere Reparaturdauer durch mangelnde Ersatzteilverfügbarkeit
 - Höherer Nutzungsausfallschaden
 - Höhere Mietwagenkosten
 - Höhere Standkosten
- Problem: Unzureichende Berücksichtigung dieser Situation in den Sachverständigengutachten

Auswirkungen von Reparaturverzögerungen auf den Schadensersatz

- Folge für die Geschädigten sind folgende Argumente der Versicherer:
 - Der „eigene“ Sachverständige des Geschädigten habe die Sache schließlich anders gesehen, die erhöhten Kosten seien nicht zu erstatten
 - Der Geschädigte hätte jedenfalls nicht tatenlos auf die Reparatur warten dürfen, sondern sich hinter die Werkstatt klemmen und notfalls ein Interimsfahrzeug anschaffen müssen
 - Es muss dann umfangreich argumentiert und – etwa durch Reparaturablaufpläne – nachgewiesen werden, dass im konkreten Fall die Schätzungen des Gutachters falsch waren
- Appell an die Sachverständigen und deren Berufsverbände:
 - Die geänderten Verhältnisse müssen in den Gutachten berücksichtigt und dies auch dargestellt werden. Notfalls sollte die Ersatzteilverfügbarkeit bei Teilen, die erfahrungsgemäß von den Lieferkettenstörungen besonders betroffen sind, vorab geklärt und dies im Gutachten explizit berücksichtigt werden. Die in letzter Zeit häufiger zu lesende Einschränkung, bei den mit „5 bis 7 Tagen“ kalkulierten Reparaturzeiten seien „eventuelle Lieferschwierigkeiten von Ersatzteilen nicht berücksichtigt“ ist besser als nichts, reicht aber nicht aus.

Auswirkungen von Reparaturverzögerungen auf den Schadensersatz

- Folge für die Geschädigten sind folgende Argumente der Versicherer:
 - Der „eigene“ Sachverständige des Geschädigten habe die Sache schließlich anders gesehen, die erhöhten Kosten seien nicht zu erstatten
 - Der Geschädigte hätte jedenfalls nicht tatenlos auf die Reparatur warten dürfen, sondern sich hinter die Werkstatt klemmen und notfalls ein Interimsfahrzeug anschaffen müssen
 - Es muss dann umfangreich argumentiert und – etwa durch Reparaturablaufpläne – nachgewiesen werden, dass im konkreten Fall die Schätzungen des Gutachters falsch waren
- Appell an die Sachverständigen und deren Berufsverbände:
 - Die geänderten Verhältnisse müssen in den Gutachten berücksichtigt und dies auch dargestellt werden. Notfalls sollte die Ersatzteilverfügbarkeit bei Teilen, die erfahrungsgemäß von den Lieferkettenstörungen besonders betroffen sind, vorab geklärt und dies im Gutachten explizit berücksichtigt werden. Die in letzter Zeit häufiger zu lesende Einschränkung, bei den mit „5 bis 7 Tagen“ kalkulierten Reparaturzeiten seien „eventuelle Lieferschwierigkeiten von Ersatzteilen nicht berücksichtigt“ ist besser als nichts, reicht aber nicht aus.

Hilfe für den Geschädigten: Rechtsprechung zum sog. Werkstatttrisiko

- Frage:

- Was kann denn der Geschädigte dafür?

- Antwort:

- Normalerweise nichts!

- Lösung:

- **Berufung** auf die Rechtsprechung zum „Werkstatttrisiko“ als Ausprägung der subjektbezogenen Schadensbetrachtung

Hilfe für den Geschädigten: Rechtsprechung zum sog. Werkstatttrisiko

- **Modifikation bzw. Präzisierung durch die neuere Rspr. des BGH**
 - **5 Urteile des BGH vom 16.1.2024**
 - **VI ZR 253/22 (BeckRS 2024, 379)**
 - **VI ZR 239/22 (BeckRS 2024, 381)**
 - **VI ZR 266/22 (BeckRS 2024, 2175)**
 - **VI ZR 51/23 (BeckRS 2024, 242 mAnm Kääb FD-StrVD 2024, 804328)**
 - **VI ZR 38/22 (BeckRS 2024, 380)**
 - **Aufsatz: Almeroth - Neues zum Werkstatttrisiko, NZV 2024, 133**

Praktische Konsequenzen der Rechtsprechung zum sog. Werkstatttrisiko

○ 10 Merkpunkte

- 1. Das sogenannte Werkstatttrisiko in Form der Möglichkeit überhöhter Reparaturrechnungen hat der Schädiger und nicht der - gutgläubige - Geschädigte zu tragen
- 2. Etwas anderes gilt nur in den seltenen Ausnahmefällen, in denen sich der Geschädigte ein Mitverschulden entgegen halten lassen muss, etwa wenn er bei der Auswahl oder Überwachung der Werkstatt nicht die erforderliche Sorgfalt aufgewendet hat oder gar aktiv zu dem Fehler beigetragen hat, beispielsweise durch Verschweigen von Vorschäden
- 3. Nicht erfasst vom Werkstatttrisiko sind Reparaturen, die nur bei Gelegenheit der Unfall-Instandsetzungsarbeiten mit ausgeführt worden sind. Der Geschädigte trägt daher die Darlegungs- und Beweislast für das Vorhandensein und die Unfallbedingtheit der jeweiligen Fahrzeugschäden
- 4. Das Werkstatttrisiko greift nicht nur für solche Rechnungspositionen, die ohne Schuld des Geschädigten etwa wegen unsachgemäßer oder unwirtschaftlicher Ansätze von Material oder Arbeitszeit überhöht sind, sondern gilt auch für diejenigen Rechnungspositionen, die sich auf - für den Geschädigten nicht erkennbar - tatsächlich nicht durchgeführte einzelne Reparaturmaßnahmen beziehen

Praktische Konsequenzen der Rechtsprechung zum sog. Werkstatttrisiko

○ 10 Merkpunkte

- **5.** Die Erstattung bereits gezahlter Werkstattkosten durch den Schädiger an den Geschädigten setzt voraus, dass letzterer etwaige Ansprüche gegen die Werkstatt wegen überhöhter Reparaturkosten Zug um Zug an den Schädiger abtritt
- **6.** Die Anwendung der Grundsätze zum Werkstatttrisiko setzt nicht voraus, dass der Geschädigte die Reparaturrechnung bereits bezahlt hat
- **7.** Soweit der Geschädigte die Reparaturrechnung nicht beglichen hat, kann er - will er das Werkstatttrisiko nicht selbst tragen - die Zahlung der Reparaturkosten nicht an sich, sondern nur an die Werkstatt verlangen. Wählt der Geschädigte bei unbezahlter Rechnung hingegen Zahlung an sich selbst, so hat er und nicht der Schädiger das Werkstatttrisiko zu tragen

Praktische Konsequenzen der Rechtsprechung zum sog. Werkstatttrisiko

○ 10 Merkpunkte

- **8.** Verlangt der Geschädigte vom Schädiger Zahlung des von der Werkstatt in Rechnung gestellten (Rest-)Werklohns nur an die Werkstatt und nicht an sich selbst, so muss dies, damit das Werkstatttrisiko beim Schädiger liegt, Zug um Zug gegen Abtretung etwaiger (das Werkstatttrisiko betreffender) Ansprüche des Geschädigten gegen die Werkstatt geschehen
- **9.** Soweit der Schädiger das Werkstatttrisiko trägt, verbietet sich im Schadensersatzprozess zwischen Geschädigtem und Schädiger mangels Entscheidungserheblichkeit eine Beweisaufnahme über die objektive Erforderlichkeit der in Rechnung gestellten Reparaturkosten
- **10.** Tritt der Geschädigte bei unbezahlter Reparaturrechnung seine Forderung gegen den Schädiger an die Werkstatt (Zessionarin) ab, trägt diese das Werkstatttrisiko, muss also die Erforderlichkeit und Angemessenheit der Reparaturarbeiten und der dafür berechneten Kosten darlegen und beweisen

Konsequenz für Rechte der Versicherer

- **Versicherer können aus abgetretenem Recht gegenüber der Reparaturwerkstatt oder dem Schadensgutachter Schadensansprüche haben**
 - **Tipp: Auch dies sollte für Werkstätten und Sachverständige Anlass sein, die eventuell eingeschränkte Verfügbarkeit von Ersatzteilen zu bedenken und von Anfang an bei ihrer Arbeit zu berücksichtigen.**
 - **Die Einzelheiten solcher Regressansprüche von Versicherern gegenüber Werkstätten sind Thema des nachfolgenden Referats von Marcus Gülpen**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

**Rechtsanwalt
Dr. Thomas Almeroth**

**AnwaltAVR
Parkstr. 25a
31275 Lehrte
(Region Hannover)
Tel. 0171-8506902
AnwaltAVR@gmx.de**