

Kanzlei Meinrenken Torstraße 49 10119 Berlin

KANZLEI MEINRENKEN

Rechtsanwalt **Dierk Meinrenken**  
Fachanwalt für Verkehrsrecht  
Fachanwalt für Versicherungsrecht

## Urteil des

### Amtsgerichts Mitte –

vom 28.08.2012 – 111 C 3172/10

#### Tatbestand (verkürzt):

Die Beklagten (Fahrer und Kraftfahrtversicherung) sind dem Grunde nach unstreitig zum Schadenersatz aufgrund eines Verkehrsunfalles am 04.12.2009 verpflichtet.

Der Kläger beziffert die Reparaturkosten aufgrund des Schadengutachtens vom 10.12.2009 (Bl. 12 ff. d.A.) mit 6.411,55 €. Die Beklagte zu 2) zahlte hierauf nur 4.783,99 €, weil sie die Stundenverrechnungssätze kürzte. Der Kläger hat die Klage in Höhe von 455 € (Hauptforderung) sowie weiterer 57,24 € (Rechtsanwaltsvergütung) zurückgenommen, nachdem die Beklagte zu 2) nach Anhängigkeit der Klage gezahlt hat.

Der Kläger meint, die Beklagte sei nicht berechtigt, ihn auf eine von ihr benannte Werkstatt zu verweisen und die Reparaturkosten wegen angeblich günstigerer Stundenverrechnungssätze derselben zu kürzen. Die benannten Referenz-Werkstätten seien nicht in der Lage einen Qualitätsstandard zu bieten, welcher den Reparaturen in Markenwerkstätten entspreche.

Die Beklagten meinen, der Kläger müsse sich bei fiktiver Schadenberechnung auf die benannten Werkstätten, die bei der Abrechnung günstigere Stundenverrechnungssätze zugrunde legten, verweisen lassen. Die Qualität ihrer Reparaturen entspreche derjenigen in Markenwerkstätten. Wegen der Einzelheiten wird auf die Klageerwiderung (Bl. 40 ff. d.A.) verwiesen.

Das Gericht hat aufgrund des Beweisbeschlusses vom 06.09.2011 (Bl. 141 ff. d.A.) über die Behauptung der Beklagten, die BMW-Fachwerkstatt ... in ... berechne Stundensätze für

- Karosseriearbeiten, Lohn 2: netto 78,50 € pro Stunde
- Mechanik, Lohn 3: netto 78,50 € pro Stunde
- Lohnfaktor Lack: netto 106,25 € pro Stunde inkl. Lackmaterial
- Lackmaterial, anteilig in %: 0 % (Lackmaterial siehe Lohnfaktor);

als Aushangpreise, nicht als Sonderkonditionen,

Beweis erhoben, indem es den Geschäftsführer uneidlich gemäß § 377 Abs. 4 ZPO vernommen hat.

#### Kanzleianschrift

Torstraße 49  
10119 Berlin

#### Telefon

(+49) 030 / 92 40 33 – 10

#### Telefax

(+49) 030 / 92 40 33 – 99

#### E-Mail:

anwalt@meinrenken.de

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme (Bl. 143 ff. d.A.) werden folgende Stundenverrechnungssätze berechnet

- *Karosseriearbeiten, Lohn: 139,64 € pro Stunde*
- *Mechanik, Lohn: 139,94 € pro Stunde*
- *Lohnfaktor Lack 128,52 € pro Stunde zuzüglich 42 % Lackmaterial*

### **Entscheidungsgründe**

Die auf §§ 7 StVG, 823 BGB, 3 PflVG gestützte Klage ist begründet.

Die Beklagten haben auch die restlichen Reparaturkosten zu ersetzen. Sie sind nicht berechtigt, die Reparaturkosten wegen günstigerer Stundenverrechnungssätze der von ihr benannten Werkstätten zu kürzen. Die Beklagten haben nicht bewiesen, dass die BMW-Fachwerkstatt, die als gleichwertige Markenwerkstatt anzusehen ist, zu den von ihm genannten Preisen repariert. Ihre Behauptung ist durch die schriftliche Aussage des Geschäftsführers widerlegt.

Daran ändern auch die Ausflüchte und Verdrehungen in der Stellungnahme zum Ergebnis der Beweisaufnahme vom 20.02.2012 (Bl. 156 d.A.) nichts.

Der Zeuge war nicht ergänzend zu befragen, ob die Stundenverrechnungssätze auch im Februar 2010 abgerechnet wurden. Zum einen gehen die Beklagten selbst davon aus, dass die starken Abweichungen von ihren Behauptungen nicht durch Preissteigerungen zu erklären sind. Zum Anderen sind auch nicht die alten Preise maßgebend, weil für die Schadenbemessung auf den Zeitpunkt der Erfüllung des Ersatzanspruches bzw. die Verhältnisse im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung abzustellen ist (vgl. Palandt/Grüneberg; BGB, 71. Aufl., 2012, Vorb v § 249, Rn. 127).

Den Beklagten war auch keine Mitteilung zu machen, welche anderen Haftpflichtversicherer bereits als Prozessbetrüger aufgefallen sind. Es kann dahingestellt bleiben, ob derartige Mitteilungen überhaupt zulässig wären. Jedenfalls sind sie für die hier zu treffende Entscheidung ohne Bedeutung. Ob die Beklagte zu 2) bereits einmal aufgefallen ist, spielt ebenfalls keine Rolle für das Ergebnis der Beweisaufnahme.

Nicht nachvollziehbar ist der Vortrag, die BMW-... sei ohne direkten Bezug zu den genannten Stundenverrechnungssätzen und irrtümlich benannt worden. Das ist nicht glaubhaft und eine unverfrorene Missachtung des Gerichts.

Auf Seite 9 der Klageerwiderung heißt es nach der Bezeichnung der niedrigen Stundenverrechnungssätze eindeutig:

„Diese Stundenverrechnungssätze werden von den Firmen ...  
-Firma ... (nachfolgend „Firma ...“ genannt)  
Abgerechnet.“

Dazu wird ausdrücklich Beweis durch das Zeugnis des ... angeboten. Diese Darstellung findet sich im gesamten Schriftsatz. Es ist bezeichnend, dass die Beklagten es – trotz des angeblichen Missverständnisses – nach Erlass des Beweisbeschlusses nicht für nötig gehalten haben, das Gericht darauf aufmerksam zu machen, dass man so etwas gar nicht vortragen wollte und dass der Beweisbeschluss überflüssig sei. Erst nach dem ungünstigen Beweisergebnis und langem Überlegen soll dies aufgefallen sein?!

Es war kein Beweis darüber zu erheben, ob die anderen benannten freien Werkstätten zu den niedrigen Stundenverrechnungssätzen reparieren. Dies ist aus tatsächlichen und rechtlichen Gründen unerheblich:

Das Schadengutachten ist eine geeignete Grundlage der Schadensschätzung gemäß § 287 Abs. 1 ZPO.

Der Geschädigte kann – auch bei fiktiver Schadenberechnung – die Stundenverrechnungssätze einer markengebundenen Fachwerkstatt (im Folgenden: Markenwerkstatt), nicht nur die ortsüblichen Stundenverrechnungssätze regionaler Werkstätten ersetzt verlangen. Nach dem so genannten Porsche-Urteil des Bundesgerichtshofes ([BGH NJW 2003, 2086](#)) hat ein Geschädigter grundsätzlich einen Anspruch auf Ersatz der Kosten, die bei einer Reparatur des Fahrzeuges in einer markengebundenen Vertragswerkstatt anfallen, auch dann, wenn er sein Fahrzeug nicht reparieren lässt.

Es handelt sich nicht um eine Einzelfallentscheidung. Sie ist nicht auf Fahrzeuge sog. Edelmarken oder der Luxusklasse beschränkt. Eine derartige Unterscheidung, die Haftpflichtversicherer einführen wollen, wäre Klassenjustiz nach Automarken, die gegen Art. 3 Abs. 1 GG verstößt.

Unerheblich ist, ob das beschädigte Fahrzeug älter als drei Jahre ist.

Soweit der Bundesgerichtshof in seinem Urteil vom 20.10.2009 ([VI ZR 53/09](#)) entschieden hat, dass der Schädiger den Geschädigten wegen der Schadensminderungspflicht gemäß § 254 Abs.2 BGB unter bestimmten Voraussetzungen auf eine günstigere Reparaturmöglichkeit in einer mühelos und ohne Weiteres zugänglichen „freien Fachwerkstatt“ verweisen kann, folgt das Gericht dieser Auffassung nicht. Sie basiert auf falschen tatsächlichen Annahmen und ignoriert hergebrachte, bewährte Rechtsinstitute.

Soweit der Bundesgerichtshof ausführt, es gelte „vor allem“ bei Fahrzeugen bis zum Alter von drei Jahren, dass es dem Geschädigten unzumutbar „sein könne“ sich auf eine solche Werkstatt verweisen zu lassen (Rn. 14), fehlt ihm jegliche Kompetenz eine derartigen Zeitpunkt festzulegen. Dafür gibt es keinen Anhaltspunkt im Gesetz. Es ist nicht erkennbar, aufgrund welcher juristischen Methode der Bundesgerichtshof zur Festlegung dieser zeitlichen Grenze gelangt ist; es ist überhaupt nicht erkennbar, das insoweit juristische Methoden der Gesetzesauslegung angewendet worden sind.

Die Grenze von drei Jahren ist willkürlich.

Soweit der Bundesgerichtshof ausführt, „im Interesse einer gleichmäßigen und praxisgerechten Regulierung“ bestünden keine Bedenken gegen eine „(generelle)“ Schätzung der erforderlichen Reparaturkosten nach den Stundenverrechnungssätzen einer markengebundenen Fachwerkstatt, weil der Geschädigte sich nicht auf Reparaturmöglichkeiten verweisen lassen müsse, die ihm bei einer späteren Inanspruchnahme von Gewährleistungsrechten, einer Herstellergarantie und/oder von Kulanzleistungen Schwierigkeiten bereiten könnten, überzeugt dies nicht.

Der Zustand von Fahrzeugen ist nicht allein vom Alter, sondern insbesondere von der Laufleistung sowie Wartung und Pflege abhängig. Die Garantie ist kein geeignetes Anknüpfungskriterium. Garantien sind nicht generell auf drei Jahre beschränkt. Der Markt schwankt bei der zeitlichen Dauer von Garantien – man denke nur an die 10-jährige Garantie, die bei Aufkommen vollverzinkter Karosserien angeboten wurden. Derzeit versuchen die Hersteller, sich gegenseitig bei Garantiezusagen zu übertreffen (Kia: 7 Jahre; Opel: lebenslängliche Garantie bis 160.000 km – Stand 08/2010). Der Bundesgerichtshof bezieht sogar noch Kulanzleistungen ein. Diese rechtfertigen aber gerade keine starre 3-Jahres-Grenze. Denn Kulanz spielt dann eine wesentliche Rolle, wenn die Garantiezeit seit kurzem abgelaufen ist.

Das „Interesse einer gleichmäßigen und praxisgerechten Regulierung“ ist ebenfalls kein tragfähiges Argument. Es kann dahingestellt bleiben, ob der Bundesgerichtshof hier einseitig die Interessen der Versicherungswirtschaft wahrnimmt. Jedenfalls findet es keine Stütze im Gesetz. §§ 249 ff. BGB schützen den Geschädigten durch die Grundsätze der Totalreparation und der Herrschaft über Schadenbeseitigung. Diese Grundsätze werden durch den Verweis auf nicht markengebundene Werkstätten ausgehöhlt.

Darüber hinaus lässt sich mit diesem Interesse alles und jedes rechtfertigen: Eine gleichmäßige und praxisgerechte Regulierung findet auch dann statt, wenn sich keine oder alle Geschädigten zu jedem beliebigen Zeitpunkt auf eine freie Werkstatt verweisen lassen müssen. Jeder kann mit diesem „Argument“ seine Position begründen.

Bei derartigen Kriterien, die keine Grundlage im Gesetz haben, droht ein ähnliches Durcheinander wie bei der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes zu „Unfallersatztarifen“ – erst nach Jahren und mehr als einem Dutzend Entscheidungen, war „klar“, wonach sich die Rechtssuchenden richten sollen.

Unerheblich ist, ob in einem Schadengutachten die Stundenverrechnungssätze „einer“ Markenwerkstatt zugrundegelegt werden. Das Porsche-Urteil verwendet diesen Begriff ersichtlich nicht als Zahlwort. Soweit Einzelrichterinnen der Zivilkammer 58 das Urteil in diesem Sinne interpretiert haben, ist dem nicht zu folgen. Diese Auslegung ist abwegig. Ein Schadengutachten bleibt selbst dann eine geeignete Grundlage der Schätzung gemäß § 287 Abs. 1 ZPO, wenn es auf Basis durchschnittlicher Löhne

mehrerer Markenwerkstätten erstellt ist. Denn dann beruht es auf einer größeren Datenbasis als ein Einzelwert und ist damit erst recht eine geeignete Grundlage der Schätzung.

Der Kläger muss sich nicht auf die von den Beklagten benannten Werkstätten verweisen lassen, weil diese nach ihren Behauptungen günstigere Stundenverrechnungssätze kalkulieren.

Die Reparatur in einer „freien“ Werkstatt bietet keinen gleichwertigen Ersatz gegenüber der Reparatur in einer Markenwerkstatt. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Reparatur technisch gleichwertig ist. Denn gleichwertig ist nur die Ersatzmöglichkeit, die den Vermögensschaden vollständig beseitigt. Das ist bei einer Reparatur in einer freien Werkstatt nicht der Fall. Der Geschädigte hat Anspruch darauf, dass sein Vermögensschaden vollständig beseitigt wird. Befand sich das Fahrzeug vor dem Unfall in dem Bereich, der repariert werden muss in dem Zustand, in dem es vom Hersteller ausgeliefert worden ist, so ist der Schaden auch nur durch eine Reparatur in einer markengebundenen Werkstatt vollständig zu beseitigen. Nur so ist der Vermögensschaden optimal zu beseitigen. Denn die Reparatur in einer Markenwerkstatt ist am Markt – ebenso wie Scheckheftpflege u.a. – ein wertbildender Faktor. Die Gesamtheit der Autofahrer bringt Reparaturen in Markenwerkstätten eine größere Wertschätzung entgegen, als Reparaturen in freien Werkstätten. Dies kann der erkennende Richter als Mitglied der beteiligten Verkehrskreise selbst beurteilen.

Daran ändert auch die Tatsache, dass ein merkantiler Minderwert auszugleichen ist, nichts. Denn dieser Minderwert ergibt sich bereits aus der Tatsache, dass der Geschädigte offenbaren muss, dass es sich um einen „Unfallwagen“ handelt. Darüber hinaus hat er Anspruch, dass der Vermögensschaden so gut und so weit wie möglich ausgeglichen wird. Das ist wegen der Wertschätzung der Autofahrer, die Reparaturen in Markenwerkstätten entgegengebracht wird, nicht durch eine Reparatur in freien Werkstätten möglich. Denn diese Wertschätzung ist kein bloß ideeller Wert, sondern ein Wirtschaftsfaktor am Gebrauchtwagenmarkt.

Alter und Laufleistung eines Fahrzeuges spielen keine Rolle. Vorteile, die durch eine Reparatur eines alten Fahrzeuges entstehen, sind nach den altbewährten Grundsätzen des Abzuges „neu für alt“ auszugleichen. Die Verknüpfung von Alter und Laufleistung mit der Höhe der Stundenverrechnungssätze, die die Haftpflichtversicherer herstellen wollen, ist weder juristisch noch rational zu begründen:

Sie ist zum Einen überflüssig, weil das geltende Recht ein ausreichendes Instrumentarium zum Ausgleich von Vermögensvorteilen, die bei der Schadenbeseitigung entstehen, aufweist. Zum Anderen ist die „Argumentation“ der Haftpflichtversicherer schon deshalb nicht nachzuvollziehen, weil nach ihrem gebetsmühlenartig wiederholten Vortrag gerade kein Qualitätsunterschied zwischen den Reparaturen in freien und Markenwerkstätten bestehen soll. Dann können aber Alter und Laufleistung

kein Kriterium sein, dass es rechtfertigt, den Geschädigten auf eine freie Werkstatt zu verweisen. Denn damit wird der Grundsatz, dass er – und nicht der Schädiger – Herr der Schadenbeseitigung ist, nicht nur ausgehöhlt, sondern unterlaufen. Der Geschädigte, der sich bei tatsächlicher Durchführung der Reparatur nicht auf eine freie Werkstatt verweisen lassen muss, muss sich erst Recht bei fiktiver Abrechnung nicht auf eine fiktive Reparaturmöglichkeit verweisen lassen.

Damit ist auch schon der nächste Mangel in den Einwänden der Haftpflichtversicherer offengelegt. Ihr Angebot ist ein rein fiktives: Würde ein großer Teil der Geschädigten, die sie auf die anderweitige Reparaturmöglichkeit in einer freien Werkstatt verweisen wollen, dieses Angebot tatsächlich in Anspruch nehmen wollen, dürften diese Betriebe schnell an ihre Kapazitätsgrenzen gelangen.

Außerdem legen die Haftpflichtversicherer in diesen Fällen kein Angebot einer freien Werkstatt vor, sondern tauschen nur einzelne Positionen in der Kalkulation des Sachverständigen gegen für sie günstigere Werte aus. Das reicht nicht aus. Sie legen nicht dar, dass die Reparatur durch eine freie Werkstatt tatsächlich zu einem günstigeren Endpreis durchgeführt werden könnte. Ein bindendes Angebot einer freien Werkstatt liegt nicht vor.

Unerheblich ist auch der Vortrag, bei den Werkstätten handele es sich um zertifizierte, qualifizierte Fachbetriebe, die durch Spezialisten für Karosserie- und Lackreparaturen unter Verwendung moderner Spezialwerkzeuge die Reparaturen nach den Vorgaben der Hersteller durchführen, Originalersatzteile verwenden und auf Ersatzteile keine UPE-Aufschläge berechnen, Garantie auf die Arbeiten gewähren und kostenfreies Abholen und Anliefern des Fahrzeuges bieten. Abgesehen davon, dass es darauf nach dem oben Ausgeführten nicht ankommt, ist dieser Vortrag unsubstantiiert, weil es sich lediglich um abstrakte, generalklauselartige Floskeln zur Reparaturqualität, nicht um konkreten Vortrag zur selben handelt. Es ist nicht ersichtlich, wann welche Fahrzeuge in welchem Umfang repariert worden sind. Angaben zur tatsächlichen Reparaturqualität (z.B. Mängelquote, Zahl der Reklamationen im Vergleich zu Markenwerkstätten bezogen auf Fahrzeugmarken und typen) über einen längeren Zeitraum fehlen völlig.

Daran ändert auch eine **Zertifizierung** nichts. Eine Zertifizierung nach EN DIN ISO 9001 enthält keine Aussagen über die tatsächliche Reparaturqualität.

„EN ISO 9001 legt die Mindestanforderungen an ein Qualitätsmanagementsystem (QM-System) fest, die eine Organisation zu genügen hat, um Produkte und Dienstleistungen bereitzustellen können, welche die Kundenerwartungen sowie allfällige behördliche Anforderungen erfüllen....“

Die Einführung eines Qualitätsmanagementsystems ist eine strategische Entscheidung für eine Organisation. Wenn sich eine Organisation stärker an ihren Kunden orientieren will, um Wettbewerbsvorteile zu erlangen, hat sie mit dieser Norm einen Mantel, mit dem sie sich kleiden kann. Die Norm gibt nur

einen bestimmten Rahmen vor,...”

(wikipedia.org, Artikel: Qualitätsmanagementnorm)

Die Zertifizierung betrifft ausschließlich das Managementsystem, nicht die Qualität der Reparaturen.

Auch für Eurogarant-Fachbetriebe gilt nichts anderes. Das Eurogarant-Siegel ist ein Service des ZKF (Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik). Es wird von der Eurogarant AG vergeben, die auf ihrer Internetseite zu den Werkstätten damit wirbt, dass das Siegel „Service des ZKF” sei und ausführt:

„Sie sind als Unfallreparaturexperten von vielen Versicherern und Flottenbetreibern als Partnerwerkstätten anerkannt und garantieren für höchste Qualität....

Die EUROGARANT AutoService AG wurde auf Initiative des ZKF gegründet. Unternehmenszweck ist die Erzeugung wirtschaftlicher Vorteile für die angeschlossenen Mitgliedsbetriebe. Sie ist Dienstleister im Bereich Unfall-/Schadenmanagement für viele Flottenbetreiber und Versicherungen. Die angeschlossenen Eurogarant-Karosserie-Fachbetriebe garantieren höchste Reparaturqualität.”

(eurogarant.de; Hervorhebung durch das Gericht)

Daraus ergibt sich, dass der ZKF kein von den Kfz-Versicherern unabhängiger Verband und das Eurogarant-Siegel keine unabhängige Qualitätsgarantie ist.

Zudem brüstet sich der ZKF in seiner „Stellungnahme Fachbetrieb für Unfallinstandsetzung September 2010” damit

„im BGH-Urteil vom 13.07.2010 ([VI ZR 259/09](#)) wird der „Eurogarant-Fachbetrieb” namentlich genannt und hierzu ausgeführt, „... dass die benannten (Eurogarant)Betriebe die Unfallschäden genauso kompetent beheben könnten wie eine markengebundene Vertragswerkstatt.”

Im Bericht über die Hauptversammlung der Eurogarant Autoservice AG (Fahrzeug + Karosserie 7/10, S. 20 f.) findet sich der Hinweis des ZKF-Hauptgeschäftsführers:

„Als Eurogarant-Betrieb sind wir laut BGH-Urteil gleichwertig, nach Rechtsauslegung gleichwertig zu einer Markenwerkstatt.”

Diese übertriebene Selbsteinschätzung ist durch das [BGH-Urteil vom 13.07.2010](#) nicht gerechtfertigt. Der BGH hat die reklamierte Feststellung nicht getroffen, sondern nur die Würdigung des Trichters nicht beanstandet; zudem betraf die Entscheidung nur Bagatellschäden:

„Für die technische Gleichwertigkeit der Reparatur der am Fahrzeug der Klägerin entstandenen Bagatellschäden hat das Berufungsgericht in trichterlicher Würdigung festgestellt, dass sämtliche benannten Fachbetriebe

den "Eurogarant-Fachbetrieben" angehören, deren hoher Qualitätsstandard regelmäßig vom TÜV oder der DEKRA kontrolliert werde. Es handele sich um Meisterbetriebe und Mitgliedsbetriebe des Zentralverbandes Karosserie- und Fahrzeugtechnik, die auf die Instandsetzung von Unfallschäden spezialisiert seien. Zudem erfolge die Reparatur nach dem unbestrittenen Beklagtenvortrag unter Verwendung von Originalteilen."

Zit. nach juris, Rn. 12

Danach kann keine Rede davon sein, dass der Bundesgerichtshof dem ZKF die Gleichwertigkeit der mit seinem Eurogarant-Siegel ausgestaffierten Betriebe attestiert hat.

Unerheblich ist auch, ob es sich bei der vom Haftpflichtversicherer benannten Referenzwerkstatt um einen Betrieb des Identica-Werkstattnetzes handelt. Die Internetseite dieses Verbundes wird von der Spies Hecker GmbH in Köln (HRB 9555) betrieben. Der Kläger im Verfahren 111 C 3073/11 hat unbestritten vorgetragen, dass diese GmbH damit wirbt, sogenannter „Fairplay-Partnerbetrieb der Allianz“ zu werden: Im Lackiererblatt 4/2008 heiße es dazu, dass bei Fairplay „anders als bei den klassischen Schadenlenkern ... nicht offensichtlich und aktiv gesteuert“ werde. Der Geschäftsführer schreibe in Fahrzeug und Karosserie 12/08, dass „bis zu 40% der ein bis sieben Jahre alten (Fahrzeuge) schon heute durch die Versicherungspolice, Leasing oder Finanzierung steuerbar seien (S. 24); bei Haftpflichtschäden setzten die Versicherungen „die sogenannte „sanfte Steuerung“ erfolgreich um“ (S. 25). In dem Internetauftritt unter der Rubrik „Großkunden Service“ heißt es:

„Starker **Partner der Versicherung**.

Die Partnerbetriebe leisten einen Beitrag zur Optimierung der Schadenregulierung und Steigerung der Kundenzufriedenheit. Das Konzept: Deutschlandweit einheitliche Qualitätskriterien und hohe Service-Standards **für die systematische Abwicklung von Unfallschäden** in freien Karosserie- und Lackierwerkstätten.

Klare Qualitätsmerkmale, strikte Umsetzung. Regelmäßig überprüfen Experten des Spies Hecker Werkstattsystems die Einhaltung der Standards. Damit **erfüllen** die Werkstattpartner **die Anforderungen** an eine schnelle und flexible Schadenbearbeitung **der Versicherungen**. Beste Voraussetzung für eine enge und zufriedenstellende **Kooperation mit den Assekuranzen**." (Hervorhebung durch das Gericht)

Besser kann man nicht beschreiben, wessen Geschäft man besorgt. Mit Kundenzufriedenheit kann jedenfalls nicht die Zufriedenheit der Geschädigten gemeint sein.

Dies zeigt, dass die Identica- Werkstattbetriebe keine von den Haftpflichtversicherern unabhängigen Reparaturkalkulationen fertigen. Sogenannte Prüfberichte, in die die Haftpflichtversicherer lediglich die Stundenverrechnungssätze der mit ihnen verbundenen Unternehmen einsetzen, sind damit wertlos.



Es kann auch dahingestellt bleiben, dass sich der Bundesgerichtshof bereits nach fünf Entscheidungen zur gleichwertigen Reparaturmöglichkeit auf die tatrichterliche Freiheit gemäß § 287 Abs.1 ZPO zurückziehen muss, um die Mängel seiner Rechtsprechung – insbesondere die offene Frage, wie überhaupt Beweis über die Gleichwertigkeit erhoben werden soll – zu kaschieren ([BGH Urt. v. 13.07.2010](#) – Mercedes – zit. nach juris). Soweit dort ausgeführt ist, das Gericht sei „nach § 287 ZPO besonders frei“ fragt sich bereits, warum diese „besondere“ Freiheit nur bei der Überzeugungsbildung, „ dass die benannten Betriebe die Unfallschäden genauso kompetent beheben könnten, wie eine markengebundene Vertragswerkstatt“ herrschen soll. Es kann auch dahingestellt bleiben, woher die Richter, welche die angefochtene Entscheidung getroffen hatten, die notwendige Sachkunde hatten, um beurteilen zu können, dass es sich um einen Bagatellschaden handele, der besondere Erfahrung mit der Automarke nicht erforderte.

Jedenfalls gilt § 287 Abs. 1 ZPO nicht nur zugunsten des Schädigers. Die Feststellung die Reparaturmöglichkeit sei nicht gleichwertig kann ebenso im Rahmen der „besonderen“ Freiheit des Trichters festgestellt werden – was hiermit getan wird:

Schließlich hat die Stiftung Warentest in ihrer Untersuchung von Vertragswerkstätten und freien Werkstätten festgestellt ([test.de](#); 10.09.2010):

„Freie reparieren schlechter. Autowerkstätten pfuschen häufig bei Inspektionen: Nicht einmal jede zweite Werkstatt im Test hat alle präparierten Mängel gefunden. Freie Werkstätten schnitten schlechter ab als Vertragswerkstätten....

Am besten – sowohl bei der Technik als auch beim Service – schnitten die Mercedes-Benz-Vertragswerksstätten ab. Alle arbeiteten vorbildlich, das Autohaus Schäfer in Königsbrunn sogar mit voller Punktzahl. Auch die Renault-Werkstätten haben alle Fehler behoben, und sie bieten einen guten Service. Bei Opel und Volkswagen gab es jeweils einen Ausrutscher: Eine Opel-Werkstatt übersah einen Fehler, ein Volkswagen-Autohaus zwei Fehler. Toyota bildet das Schlusslicht bei den Vertragswerkstätten. Vier Toyota-Betriebe haben jeweils einen Mangel nicht gefunden, und auch beim Service gibt es noch Verbesserungsmöglichkeiten....

Meisterhaft nicht meisterhaft

Deutlich schlechter sah es bei den freien Werkstätten aus. Nur 8 von 25 ATU-Werkstätten fanden alle fünf präparierten Mängel. Zuverlässig und serviceorientiert arbeiteten lediglich 4. Noch schlechter das Ergebnis bei den Meisterhaft-Betrieben: Nur 6 Werkstätten spürten alle Mängel auf. 11 Betriebe übersahen zwei bis drei Fehler und 3 haben keinen einzigen gefunden. Gerade einmal 2 Meisterhaft-Werkstätten arbeiteten sehr gewissenhaft und boten einen ordentlichen Service. ...”

Während die Vertragswerkstätten mit „sehr gut“ und „gut“ bewertet wurden schwankten die Bewertungen der freien Werkstätten zwischen „befriedigend“ und „mangelhaft“ (test 9/2010, S. 80 ff.).“

Es kann dahingestellt bleiben, welches Licht dies zusammen mit den o.g. Fällen auf die Behauptung der Versicherungen, die Werkstätten seien gleichwertig wirft. Im günstigen Fall handelt es sich lediglich um ins Blaue hinein aufgestellte, unsubstantiierte Behauptungen insbesondere zur Reparaturqualität.

Dahin gestellt bleiben kann auch, wie nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes überhaupt Beweis über die „Gleichwertigkeit“ der Möglichkeit der Schadenbeseitigung Beweis erhoben werden soll, vielleicht durch „Wett-Reparieren“ wie es ein Rechtsanwalt vorgeschlagen hat.

Darüber hinaus ist gerichtsbekannt, dass die Auswahl von freien Werkstätten, die benannt werden, der Manipulation der Gerichte durch Haftpflichtversicherer dient:

- Im Verfahren 111 C 3275/06 hat das Gericht erst in der Beweisaufnahme und auf eigene Nachfrage feststellen müssen, dass die angeblich günstigeren Stundensätze sogar einer Markenwerkstatt nicht allgemein kalkuliert, sondern nur besonderen Kunden aufgrund gesonderter Vereinbarungen gewährt werden – u.a. mit dem Haftpflichtversicherer, der dies seiner Wahrheitspflicht aus § 139 ZPO zuwider verschwiegen hatte.

- Im Verfahren 102 C 3182/07 hat der Haftpflichtversicherer die Klageforderung anerkannt, nachdem das Gericht in seinem Beweisbeschluss den Zeugen aufgegeben hatte, anzugeben, ob die günstigeren Stundensätze jedem oder nur bestimmten Kunden aufgrund besonderer Vereinbarung gewährt werden.

105 C 3047/10: Der als Zeuge vernommene Inhaber einer benannten freien Werkstatt erklärt:

Ich bin der Inhaber der Firma F. Wir reparieren Pkw und Leicht-Lkw, alle Marken. Wenn ich nach der Spezialisierung gefragt werde, dann haben wir Erfahrungswerte. Ich habe Angestellte, nämlich einen Gesellen und zwei Lehrlinge. Meine Erfahrung basiert auf 40 Jahren Tätigkeit. Es finden auch Schulungen über den Zentralverband statt und man kann Literatur einsehen. Wir haben auch Fachzeitschriften, die gelesen werden. Vor etwa 5 bis 6 Jahren habe ich meine letzte Schulung bei Mercedes gemacht in einem Schulungszentrum bei Mercedes.

Wenn ich gefragt werde, ob aufgrund der technischen Neuerungen dieser Zeitraum nicht zu lange ist, dann stelle ich fest, dass die neuen Autos gar nicht in meine Werkstatt kommen. Würde beispielsweise ein neuer BMW in die Werkstatt kommen, würde ich, abhängig vom Schaden, eine Reparatur ablehnen, wenn eine Schulung erforderlich wäre. Der Geselle hat jetzt

beispielsweise eine Schulung über Klimageräte in Autos mitgemacht. Ich hatte letztes Jahr eine Schulung über Airbags.

Wenn uns Kenntnisse fehlen, können wir Literatur besorgen und es gibt auch eine Hotline. Man kann auch mit Mercedes sprechen, wenn Fragen bestehen. Wir haben auch Zugriff auf Werkzeuge, die man sich ggf. ausleihen kann. Dabei geht es um absolute Spezialwerkzeuge. Ich bin Innungsmitglied, aber nicht zertifiziert. Meine Werkstatt wird nicht überwacht.”

- Abteilung 104: Der als Zeuge benannte Inhaber ist bereits seit zwei Jahren tot.

111 C 3340/09: Zum ersten und bisher einzigen Mal findet sich in einer Akte eine Reparurrechnung der Werkstatt Auto-O., die von den Haftpflichtversicherern immer wieder gern als günstigere Alternative benannt wird: Die abgerechneten Reparaturkosten (3.703,01 €) übersteigen trotz des Stundenverrechnungssatzes von 78 € die Kosten, die der Schadengutachter ermittelt hat (2.641,59 €). Bezeichnend ist, dass diese Firma inzwischen unter anderem Namen am Markt auftritt, aber immer noch über die alte Bezeichnung über das Internet zu finden ist.

- und nun dieses Verfahren 111 C 3172/10: Die markengebundene Fachwerkstatt BMW-E. soll zu allgemein zugänglichen Stundenverrechnungssätzen unter 100 € reparieren. Die Vernehmung des Geschäftsführers ergibt:

Lohn Mechanik 125,64 €/Std.

Lohn Karosserie 139,94 €/Std.

Lohn Lack 128,52 €/Std. zzgl. 42% Lackmaterial

Und so verwundert es nicht, dass immer wieder neue Betriebe von den Versicherern benannt werden, nachdem aufgefliegen ist, dass die genannten Stundenverrechnungssätze nicht von jedem Kunden verlangt werden, oder sie aus anderen Gründen „verbrannt“ sind.

Diese Untersuchungen und Erfahrungen aus dem (Gerichts-)Alltag lassen nur den Schluss zu, dass die Behauptungen der Haftpflichtversicherer zur „Gleichwertigkeit der Reparatur“ im günstigsten Fall ins Blaue hinein – wenn nicht gar bewusst wahrheitswidrig – aufgestellt werden.

Danach besteht aus rechtlichen und tatsächlichen Gründen kein Anlass, weiter Beweis zu erheben.

Die fiktive Abrechnung auf der Basis der Stundenverrechnungssätze einer Markenwerkstatt verstößt auch nicht gegen das Verbot, sich durch den Schadenersatz zu bereichern. Der ständig wiederholte Einwand der Haftpflichtversicherer, der Geschädigte hätte sein Fahrzeug ja in einer Markenwerkstatt reparieren lassen können, dann wären die höheren Stundensätze ohne Rechtsstreit ausgeglichen worden; tue er dies nicht, dürfe er durch die fiktive Abrechnung keinen Gewinn machen, ist falsch.

Es kann dahin gestellt bleiben, ob es sich dabei nicht um einen Zirkelschluss handelt. Jedenfalls ist er schlicht falsch. Er verkennt zum einen, dass einem Geschädigten nicht entgegengehalten werden kann, dass er von seinem gesetzlichen Wahlrecht zwischen konkreter und fiktiver Schadensberechnung gebrauch macht. Zum anderen verkennt er, dass es nicht einen konkreten und einen fiktiven Schaden gibt, sondern nur einen einheitlichen Vermögensschaden, der auf zwei Wegen – nämlich fiktiv oder konkret – ermittelt werden kann. Deshalb kann es auch keine Differenz zwischen beiden und damit keinen Gewinn geben. Denn am Ende wird nur der Vermögensschaden rechtskräftig festgestellt, egal ob er fiktiv oder konkret berechnet ist. Nach geltendem Recht kann der Geschädigte nun einmal das fiktiv abrechnen, was er bei konkreter Ausführung der Reparatur in einer Markenwerkstatt aufwenden müsste – denn bei tatsächlicher Ausführung der Reparatur dürfte der Geschädigte ihn nicht auf eine „freie“ Werkstatt verweisen. Dann kann er es auch nicht bei fiktiver Abrechnung.

Der Hinweis, aus § 249 Abs.2 S.2 BGB ergebe sich, eine Missbilligung der Bereicherung durch fiktive Abrechnung, hat mit juristischem Handwerk nichts mehr zu tun. Aus einer Einzel-Ausnahme von der generellen Regel kann keine weitergehende Einschränkung der generellen Regel folgen.

Der Geschädigte muss auch keine Reparaturrechnung vorlegen. Der Kläger hat ein Schadengutachten vorgelegt. Damit genügt der Geschädigte nach ständiger Rechtsprechung seiner Darlegungs- und Beweislast im Rahmen des § 287 Abs. 1 ZPO. Der Geschädigte ist nach Gesetzes- und Rechtslage gerade nicht gezwungen, eine Reparatur durchzuführen und deshalb erst Recht nicht verpflichtet, eine Rechnung darüber vorzulegen.

Darauf, ob das Fahrzeug ständig in einer Markenwerkstatt gewartet und repariert worden ist, kommt es nicht an, solange sich die beschädigten Stellen des Fahrzeugs noch im Auslieferungszustand befinden – also noch nicht repariert oder ausgetauscht worden sind. Vorteile die durch die Reparatur infolge des Alters und/oder Verschleiß der beschädigten Teile entstehen, sind nach der bewährten Rechtslage mit Abzügen neu für alt zu berücksichtigen.

Auch aus europarechtlichen Regelungen ergibt sich nichts anderes. Die Aufhebung der Markenbindung durch die Aufhebung der Gruppenfreistellungsverordnungen sowie die EG-VO Nr. 715/2007 vom 20.06.2007 (Euro-5) enthalten Regelungen des Wettbewerbsrechts, keine Regelungen des Schadensersatzrechts. Aus ihnen können keine Schlüsse zu Lasten von Geschädigten gezogen werden, denn dieser ist kein Adressat dieser Vorschriften. Wenn Haftpflichtversicherer meinen, die Einhaltung einer Garantie dürfe nicht mehr von der Reparatur oder Wartung in einer Vertragswerkstatt abhängig gemacht werden, verkennen sie, dass dies nur für gesetzliche Gewährleistungsrechte gilt, nicht aber für sog. Herstellergarantien.

Die Beklagten haben auch die restliche Anwaltsvergütung von 221,34 € (825,27 – 546,69 -57,24) für die vorgerichtliche Tätigkeit zu erstatten; wegen

der Berechnung wird auf die Aufstellung auf Seite 4 der Klageschrift (Bl. 4 d.A.) verwiesen.

Die Vergütung für die vorprozessuale Tätigkeit darf im Rahmen des anwaltlichen Ermessens mit einer 1,5fachen Gebühr berechnet werden, da die Sache umfangreich und schwierig war. Obwohl die Haftung dem Grunde nach unstreitig war und einfach reguliert werden konnte, hat der beklagte Haftpflichtversicherer versucht, die notwendigen Reparaturkosten mit Hilfe einer Vielzahl von Einwendungen zu kürzen. Dabei entlastet es die Beklagten nicht, dass sie zum Erheben der Einwendungen durch die Rechtsprechung des VI. Zivilsenates des Bundesgerichtshofes animiert worden sind. Denn sie schrecken – wie die durchgeführte Beweisaufnahme zeigt – auch nicht vor unwahren Behauptungen zurück, um Schadenersatzansprüche zu kürzen.

Der Zinsanspruch ist gemäß §§ 280 Abs. 2, 286 ff. BGB begründet.

Die Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 91 Abs. 1, 269 Abs. 3 S.3, 709 ZPO. Die Beklagten haben die Kosten auch zu tragen, soweit die Klage zurückgenommen worden ist. Dies entspricht billigem Ermessen, denn die Beklagten befanden sich mit der bereits entstandenen Forderung infolge der Mahnung vom 29.01.2010 unter Fristsetzen zum 26.02.2010 in Verzug. Eine analoge Anwendung des § 93 ZPO scheidet deshalb aus.