

Handbuch des Fuhrparkrechts

Compliance im Flottenmanagement

Bearbeitet von
Von Inka Pichler-Gieser, Rechtsanwältin, Fachanwältin für Verkehrsrecht

1. Auflage 2018. Buch. XVIII, 206 S. Kartoniert
ISBN 978 3 406 70891 6
Format (B x L): 16,0 x 24,0 cm

[Recht > Handelsrecht, Wirtschaftsrecht > Unternehmensrecht > Compliance](#)

Zu [Inhalts-](#) und [Sachverzeichnis](#)

schnell und portofrei erhältlich bei

The logo for beck-shop.de features the text 'beck-shop.de' in a bold, red, sans-serif font. Above the 'i' in 'shop' are three red dots of increasing size. Below the main text, 'DIE FACHBUCHHANDLUNG' is written in a smaller, red, all-caps, sans-serif font.

beck-shop.de
DIE FACHBUCHHANDLUNG

Die Online-Fachbuchhandlung beck-shop.de ist spezialisiert auf Fachbücher, insbesondere Recht, Steuern und Wirtschaft. Im Sortiment finden Sie alle Medien (Bücher, Zeitschriften, CDs, eBooks, etc.) aller Verlage. Ergänzt wird das Programm durch Services wie Neuerscheinungsdienst oder Zusammenstellungen von Büchern zu Sonderpreisen. Der Shop führt mehr als 8 Millionen Produkte.

So wurde bspw. entschieden, dass Eltern ihre Aufsichtspflicht nicht erfüllen, wenn sie ihr Kind im Alter bis acht Jahre ohne eine Aufsicht mit der Möglichkeit sofortigen Einschreitens mit dem Fahrrad am Straßenverkehr teilnehmen lassen.²⁴³ Etwas anderes mag gelten, wenn sich das Kind in Begleitung der Eltern oder unter deren Aufsicht in deren unmittelbarer Nähe mit dem Fahrrad im öffentlichen Verkehrsraum bewegt.

2. Haftung Minderjähriger selbst

Allerdings besteht auch die Möglichkeit, dass die Minderjährigen selbst für ihr Fehlverhalten haften. Das Gesetz hat in § 828 BGB (Bürgerliches Gesetzbuch) folgende klare Alters-einstufungen normiert:

§ 828 BGB Minderjährige

(1) Wer nicht das siebente Lebensjahr vollendet hat, ist für einen Schaden, den er einem anderen zufügt, nicht verantwortlich.

(2) ¹Wer das siebente, aber nicht das zehnte Lebensjahr vollendet hat, ist für den Schaden, den er bei einem Unfall mit einem Kraftfahrzeug, einer Schienenbahn oder einer Schwebebahn einem anderen zufügt, nicht verantwortlich. ²Dies gilt nicht, wenn er die Verletzung vorsätzlich herbeigeführt hat.

(3) Wer das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet hat, ist, sofern seine Verantwortlichkeit nicht nach Absatz 1 oder 2 ausgeschlossen ist, für den Schaden, den er einem anderen zufügt, nicht verantwortlich, wenn er bei der Begehung der schädigenden Handlung nicht die zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit erforderliche Einsicht hat.

3. Kinder über 10 Jahren

Die Hauptgruppe der Streitfälle betrifft § 828 Absatz 3 BGB. Denn die Haftung von Minderjährigen zwischen 10 Jahren bis hin zum vollendeten 18. Lebensjahr richtet sich nach dem „Grad der zur Verantwortlichkeit erforderlichen Einsicht.“ Da es sich hierbei um einen unbestimmten Rechtsbegriff handelt, sollten Sie die Rechtsprechung kennen, um nicht auf Ihrem Schaden sitzen zu bleiben.

Die Gerichte gehen überwiegend davon aus, dass Kinder ab 12 Jahren in der Lage sind, die von ihnen begangenen Pflichtverstöße als solche, wie auch die möglichen (haftungsrechtlichen) Folgen derartiger Verstöße zu erkennen. „Dies kann üblicherweise bereits von Kindern, die die ersten Klassen der Grundschule besuchen, schon erwartet werden, erst Recht von Schülern höherer Schulstufen“.²⁴⁴

Oftmals führt es sogar zu einer 100% Haftung des fahrradfahrenden Kindes, da eine etwaige Betriebsgefahr hinter dem Verschulden des Minderjährigen zurücktritt. Eine völlige Freistellung von der Gefährdungshaftung ist möglich, wenn ein grob verkehrswidriges Verhalten eines Kindes oder Jugendlichen altersspezifisch und subjektiv besonders vorwerfbar ist.²⁴⁵ Es ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass – gemessen am alterstypischen Verhalten von Kindern – ein besonders grob verkehrswidriges und leichtfertiges Verhalten eines (nicht motorisierten) Kindes dann eine 100%ige Haftung auslösen kann, wenn dem beteiligten Kfz-Führer ein Verschulden nicht vorgeworfen werden kann.²⁴⁶ Ein 12 Jahre altes Kind zum Beispiel besitzt die Einsicht, dass es mit seinem Fahrrad nicht einfach von dem Bürgersteig quer auf eine Straße fahren darf, ohne sich vorher zu versichern, dass kein fließender und vorfahrtsberechtigter Verkehr herrscht. Das AG Halle (Saale) bezeich-

²⁴³ AG Detmold NJW 1997, 1788.

²⁴⁴ AG Halle/Saale Urt. v. 8.2.2012 – 104 C 4653/10, SUR 2012, 187.

²⁴⁵ LG Koblenz Urt. v. 1.12.2004 – 12 S 159/04, BeckRS 2008, 14915.

²⁴⁶ OLG Braunschweig NZV 1998, 27.

nete ein Auffahren vom Fußweg auf die Straße ohne sich vorher vergewissert zu haben, dass eine Gefährdung ausgeschlossen ist, sogar als „Kardinalverstoß“.

686 Fazit

Werfen Sie nicht gleich die Flinte ins Korn, wenn ein Schaden durch ein minderjähriges Kind verursacht wurde. Lassen Sie prüfen, ob nicht ggf. dieses Kind selbst haftet. Oftmals sind die Kinder über die Eltern mit privathaftpflichtversichert, so dass eine dahinterstehende Versicherung den Schaden „auffängt“.

E. Abrechnungsmodalitäten

687 Nach dem Eintritt eines Schadenfalles ist zu entscheiden, auf Basis welcher Abrechnungsmodalität die Geltendmachung der Schadenersatzansprüche geschehen soll.

688 Hier ist abzugrenzen, ob fiktiv oder konkret abgerechnet werden soll. „Der Geschädigte eines Kraftfahrzeugsachschadens hat bei Ausübung der Ersetzungsbefugnis des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB die Wahl, ob er fiktiv nach den Feststellungen eines Sachverständigen oder konkret nach den tatsächlich aufgewendeten Kosten abrechnet.“²⁴⁷

689 Der Schädiger hat denjenigen Zustand wiederherzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Wiederherstellung des vorherigen Zustandes kann nach Wahl des Geschädigten durch die Reparatur des beschädigten Fahrzeugs oder durch Erwerb eines Ersatzfahrzeugs erfolgen.

690 Hier sind im Flottenbereich besondere Grundsätze zu beachten.

I. Fiktive Abrechnung

691 Bei fiktiver Abrechnung ist der objektiv zur Herstellung erforderliche Betrag zu ermitteln, unabhängig davon, ob der Geschädigte repariert. Der Geschädigte ist sodann nicht verpflichtet, die von ihm tatsächlich veranlassten oder auch nicht veranlassten Herstellungsmaßnahmen konkret vorzutragen, er disponiert vielmehr dahin, dass er sich mit einer Abrechnung auf einer objektiven Grundlage zufrieden gibt.²⁴⁸ Basis der Schadensberechnung ist insoweit eine Kostenschätzung. Dies kann je nach Schadenhöhe ein Kostenvoranschlag oder ein Sachverständigengutachten sein.

II. Konkrete Abrechnung

692 Bei konkreter Abrechnung rechnet der Geschädigte nach den tatsächlich aufgewendeten Kosten ab. Diese werden in der Regel durch entsprechende Rechnungen, dh zum Beispiel eine Reparaturrechnung nachgewiesen.

III. Reparaturschaden

693 Schadenrechtlich wird im Verkehrsunfallrecht zwischen der Beschädigung und Zerstörung einer Sache, mithin des Fahrzeuges unterschieden. Der Anspruch auf die Reparaturkosten als Ersatz der Herstellungskosten wird nur im Falle der Beschädigung des Fahrzeuges gewährt. Insofern gilt der Grundsatz, dass die Reparatur wirtschaftlich sinnvoll sein muss. Dies ist grds. der Fall, wenn diese unter dem Wiederbeschaffungswert liegen.

²⁴⁷ BGH NZV 2017, 223.

²⁴⁸ BGH NJW 2014, 535.

Folgende Kurzformel kann sich zum Reparaturschaden gemerkt werden:
 Reparaturkosten + Wertminderung < Wiederbeschaffungswert

694

IV. Wirtschaftlicher Totalschaden

Liegen die Reparaturkosten über dem Wiederbeschaffungswert, liegt vordergründig ein wirtschaftlicher Totalschaden vor. Dies hat je nach weiterer Vorgehensweise unterschiedliche Konsequenzen. Vorab die Grundlagen: 695

Bei Beschädigung eines gebrauchten Kfz kann der Geschädigte zwar grds. zwischen Reparatur und Ersatzbeschaffung wählen; er ist aber betragsmäßig auf den Wiederbeschaffungsaufwand beschränkt.²⁴⁹ Der Geschädigte darf zunächst den Wiederbeschaffungsaufwand nach Gutachten aufgeben und zu späterem Zeitpunkt höhere Kosten einer nunmehr tatsächlich durchgeführten Reparatur abrechnen,²⁵⁰ wenn nicht konkrete Umstände der Regulierung eine anderweitige Bindung ergeben. Vermengen von Teilabrechnungen auf Reparaturkostenbasis und Totalschadenbasis ist unzulässig („Mischen impossible“).²⁵¹ 696

Wiederbeschaffungswert (WBW) – Restwert (RW) = Wiederbeschaffungsaufwand (WBA)

697

Die Grundsätze des wirtschaftlichen Totalschadens und die Erstattungspflichtigkeit des Wiederbeschaffungsaufwandes sollten bekannt sein, so dass nachfolgend auf die flottenspezifischen Besonderheiten eingegangen wird. 698

1. 130 %-Grenze auch bei Flotten?

Der Geschädigte hat grds. nur einen Anspruch auf die wirtschaftlich günstigste Abrechnungsmodalität (→ E III). Möchte er jedoch das ihm vertraute Fahrzeug weaternutzen, hat die Rechtsprechung die sogenannte 130 %-Grenze („Opfergrenze“) eingeführt. Der hohe Stellenwert des Integritätsinteresses rechtfertigt es, dass der Geschädigte für die Reparatur des ihm vertrauten Fahrzeugs Kosten aufwendet, die einschließlich des etwaigen Minderwertes den Wiederbeschaffungswert bis zu einer regelmäßig auf 130 % zu bemessenden „Opfergrenze“ übersteigen.²⁵² 699

Dies bedeutet, dass bei tatsächlicher Reparatur, wenn diese zusammengerechnet mit einer eventuellen Wertminderung nach gutachterlicher Schätzung den Wiederbeschaffungswert nicht um mehr als 30 % übersteigt, sowohl die Reparaturkosten als auch der merkantile Minderwert zu erstatten sind.²⁵³ Bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung im Rahmen der „130 %-Grenze“ sind die Bruttoreparaturkosten mit dem Bruttowiederbeschaffungswert gegenüberzustellen.²⁵⁴ Auch hier geht das Prognoserisiko nicht zu Lasten des Geschädigten. Erteilt der Unfallgeschädigte den Reparaturauftrag auf Grund eines die Wirtschaftlichkeit bestätigenden Sachverständigengutachtens, das sich im Nachhinein insoweit als fehlerhaft erweist, als die Reparaturkosten in Wahrheit 130 % des Wiederbeschaffungswerts deutlich übersteigen, geht das in dieser Weise verwirklichte Prognoserisiko zu Lasten des Schädigers.²⁵⁵ Ausschlaggebend für die Berechnung ist ausschließlich der Wieder- 700

²⁴⁹ BGH NZV 2010, 443.

²⁵⁰ BGH NZV 2007, 27.

²⁵¹ BHHJJ/Jahnke BGB § 249 Rn. 119–121.

²⁵² BGH NZV 1992, 66.

²⁵³ AG Rastatt Urt. v. 7. 8. 2015 – 20 C 93/15.

²⁵⁴ LG Bochum Beschl. v. 15. 1. 2009 – 10 S 98/08, BeckRS 2009, 5818.

²⁵⁵ OLG Frankfurt a. M. NZV 2001, 348.

beschaffungswert, der nicht um den ermittelten Restwert zu kürzen ist.²⁵⁶ Hier darf sich der Geschädigte auch auf den gutachterlich ermittelten Wiederbeschaffungswert verlassen, spätere durch den Versicherer in den Raum gestellte höhere Wiederbeschaffungswerte sind unbeachtlich.²⁵⁷

- 701 Dieses Integritätsinteresse gilt nach überwiegender Rechtsprechung auch für gewerblich genutzte Fahrzeuge²⁵⁸, sowohl für Pkw, für Taxen²⁵⁹ als auch für LKW. Ebenso ist die 130 %-Grenze bei Leasingfahrzeugen anwendbar.²⁶⁰ Das Interesse eines Geschädigten an dem Erhalt seines Vermögens in dessen konkreter Zusammensetzung durch Reparatur des beschädigten Fahrzeugs ist gerade nicht auf privat genutzte Kraftfahrzeuge beschränkt; ihm kommt grds. auch bei gewerblich eingesetzten Fahrzeugen Bedeutung zu.²⁶¹ Eine Ausnahme könnte hier lediglich eventuell im reinen Mietwagengeschäft gelten, dies ist vom Bundesgerichtshof jedoch noch nicht abschließend entschieden worden.
- 702 **Beachte:** Dies gilt nicht, wenn der Geschädigte unmittelbar nach dem Unfall ein Ersatzfahrzeug anschafft und den beschädigten Wagen sofort nach der Reparatur veräußert. In der Regel ist eine sechsmonatige Weiternutzung erforderlich.²⁶² Wird die Nutzung des Fahrzeugs aus anderen Gründen eingestellt, die zum Beispiel durch einen anderen Unfall oder sonstige schadensrechtlich unschädliche Nutzungshindernisse entstehen, ist dies unschädlich. Die Fälligkeit des gesamten Schadenersatzbetrages in Höhe der Reparaturkosten ist jedoch sofort und nicht erst nach sechs Monaten.²⁶³ In der Praxis wird der Versicherer somit nach dem Ablauf von sechs Monaten seit dem Unfall einen Nachweis über die Weiternutzung anfordern, um ggf. Rückzahlungsansprüche geltend zu machen, sofern das Fahrzeug nach der 130 %-Reparatur doch direkt veräußert wurde.
- 703 Obwohl im Falle eines wirtschaftlichen Totalschadens der Leasinggeber ein außerordentliches Kündigungsrecht hat (→ § 6 A V) gilt dieses dann nicht, wenn der Leasingnehmer innerhalb der Opfergrenze von 130 % in zulässiger Weise das Leasingfahrzeug reparieren lässt.²⁶⁴

2. Neuwertabrechnung auch bei Flotten?

- 704 Wird ein nahezu fabrikneues Kraftfahrzeug erheblich beschädigt mit der Folge, dass es trotz Durchführung einer fachgerechten Reparatur den Charakter der Neuwertigkeit verliert, kann der Geschädigte die im Vergleich zum Reparaturaufwand höheren Kosten für die Beschaffung eines Neuwagens beanspruchen. Dies bedeutet, dass ein Neuwagen zum Listenpreis des Herstellers beschafft werden darf.²⁶⁵ Dies gilt jedoch nur bei konkreter Abrechnung, mithin bei tatsächlicher Anschaffung eines Neufahrzeuges.²⁶⁶ Ebenso besteht kein Anspruch auf Zahlung des hierfür erforderlichen Geldbetrages gemäß § 249 Abs. 2 BGB, wenn nicht tatsächlich der Nachweis der Neuanschaffung erbracht wird. Die Anschaffung eines hochwertigen Gebrauchten ist nicht ausreichend.
- 705 Grundsätzlich gibt es zwar nur gemäß § 249 BGB einen Anspruch auf volle Wiederherstellung des vor dem Unfall bestehenden wirtschaftlichen Zustands, mithin Reparaturkosten und merkantiler Minderwert. Angesichts der besonderen Wertschätzung, die ein fabrikneuer unfallfreier PKW genieße, müsse sich der Eigentümer eines Neuwagens im Falle von dessen Beschädigung nicht immer mit der Erstattung der erforderlichen Repara-

²⁵⁶ BGH NZV 2011, 335.

²⁵⁷ OLG Schleswig r+s 2015, 524.

²⁵⁸ OLG Hamm NZV 2001, 349.

²⁵⁹ BGH NZV 1999, 159.

²⁶⁰ OLG Düsseldorf Urt. v. 1. 12. 1999 – 7 U 4239/99, BeckRS 1999, 30085069.

²⁶¹ BGH NJW 1999, 500.

²⁶² BGH NJW 2008, 437.

²⁶³ AG Remscheid Urt. v. 11. 8. 2015 – 8 C 88/15, BeckRS 2015, 16894.

²⁶⁴ OLG Düsseldorf Urt. v. 1. 12. 1999 – 7 U 4239/99, BeckRS 1999, 30085069.

²⁶⁵ BGH NJW 1976, 1202.

²⁶⁶ BGH r + s 2010, 38.

turkosten zuzüglich eines etwaigen merkantilen Minderwertes begnügen, sondern kann berechtigt sein, die höheren Kosten für die Beschaffung eines gleichwertigen Ersatzfahrzeugs zu verlangen. Hierzu muss das Unfallfahrzeug neuwertig gewesen und erheblich beschädigt worden sein.

Hier gilt folgende Faustregel:

- nicht älter als 1 Monat (starre Grenze)
- weniger als 1.000 km Laufleistung
(in Ausnahmefällen auch bis zu einer Fahrleistung von 3.000 km²⁶⁷)
- erhebliche Beschädigung (mindestens Richt-/Schweißarbeiten erforderlich)

706

Der Bundesgerichtshof hat insoweit bekräftigt, dass die Grundsätze der Neuwertabrechnung auch für gewerbliche Fahrzeuge gelten. Ebenso ist die Neuwertabrechnung für den Leasingnehmer möglich.²⁶⁸ Dem Geschädigten ist es auch hier grds. nicht zuzumuten, es instand zu setzen und statt eines neuen ein repariertes Kraftfahrzeug zu benutzen. Das gilt jedoch nicht in gleichem Maße für Nutzfahrzeuge, für die nicht ohne weiteres festgestellt werden kann, dass der Markt ihrer „Neuheit“ einen spezifischen Wert zumisst.²⁶⁹ An dem Charakter als Nutzfahrzeug ändert auch der Umstand nichts, dass der Wagen auch bei dienstlichen Anlässen, die keine Einsatzfahrten sind, benutzt und damit wie ein normaler Pkw verwendet wird.²⁷⁰

707

3. Vorlagepflicht Gutachten vor Restwerterlös

Entgegen der älteren Rechtsprechung einiger Oberlandesgerichte²⁷¹ hat der Bundesgerichtshof ausdrücklich entschieden, dass der Geschädigte, das gilt hier insbesondere für Flotten, das Schädengutachten dem Versicherer nicht zur Prüfung vorlegen muss, bevor er das verunfallte Fahrzeug zum gutachterlich festgelegten Restwert verkauft.²⁷² Bislang galt es in manchen Gerichtsbezirken als Verstoß gegen die Schadensminderungspflicht nach § 254 Abs. 2 BGB, wenn das Unfallfahrzeug zu dem im Schädengutachten ausgewiesenen Restwertbetrag verkauft wird, bevor dem Haftpflichtversicherer des Schädigers die Gelegenheit gegeben wird, ein höheres Restwertangebot zu machen. Dem hat der Bundesgerichtshof mit seinem Urteil vom 27.9.2016 (NZV 2017, 174) endgültig einen Riegel vorgeschoben:

708

Auch ist er nicht gehalten abzuwarten, um dem Schädiger oder dessen Haftpflichtversicherer vor der Veräußerung des beschädigten Fahrzeugs Gelegenheit zu geben, zum eingeholten Gutachten Stellung zu nehmen und gegebenenfalls bessere Restwertangebote vorzulegen.

4. Sonderkündigungsrecht Leasingvertrag

Ein Totalschaden im Falle eines Leasingfahrzeugs führt nicht automatisch zur Beendigung des Leasingvertrags.²⁷³ Die Leasingbedingungen sehen jedoch grds. bei einem Totalschaden für beide Parteien ein außerordentliches Kündigungsrecht vor; dieses muss jedoch auch explizit durch eine Kündigungserklärung ausgeübt werden. Viele Leasingbedingungen sehen auch ein Kündigungsrecht bei schadensbedingten Reparaturkosten von mehr

709

²⁶⁷ OLG Nürnberg r + s 2009, 301; LG Konstanz Urtr. v. 22.1.1993 – 4 O 573/92; OLG Hamm NZV 2000, 170.

²⁶⁸ OLG Nürnberg r + s 1994, 337.

²⁶⁹ Geigel Haftpflichtprozess/Knerr 3. Kapitel Rn. 17–20.

²⁷⁰ OLG Stuttgart Urtr. v. 19.1.1982 – 6 U 180/81, BeckRS 2009, 19684.

²⁷¹ OLG Köln r + s 2013, 100.

²⁷² BGH NZV 2017, 174.

²⁷³ OLG Düsseldorf Urtr. v. 19.6.2012 – 24 U 157/11, BeckRS 2012, 17723.

als 60 % des Wiederbeschaffungswerts des Fahrzeugs vor. Hier ist zunächst ein Blick in den zugrundeliegenden Leasingvertrag zu werfen, da es sich hier um reine Vertragsautonomie handelt und die meisten Flottenverträge individuell ausgehandelt werden.

- 710 Da der Haftpflichtversicherer des Unfallverursachers im Totalschadenfall nur den Wiederbeschaffungsaufwand, mithin den Wiederbeschaffungswert abzüglich des Restwertes im Rahmen des Schadenersatzes erstattet, kann eine Deckungslücke entstehen. Dies immer dann, wenn dieser Wiederbeschaffungsaufwand niedriger ist als die Restforderung des Leasinggebers. Diese Deckungslücke wird durch eine GAP-Versicherung geschlossen, falls eine solche durch den Fuhrpark abgeschlossen wurde.

V. Quotenvorrecht

- 711 Die Haftungsfrage nach Verkehrsunfällen ist nicht immer zu 100 % klar. Ebenso unterschiedlich wie die Unfallsituation und die daraus resultierende Haftung ist, kann sich auch die Abrechnung darstellen. Sobald eine Mithaftung in Betracht kommt, ob aus Betriebsgefahr oder Mitverschulden, kann es je nach Ausgestaltung des Flottenkaskoversicherungsvertrages sinnvoll sein, nach dem sog. Quotenvorrecht abzurechnen. Diese Berechnung bietet sich va bei den Kleinflottenmodellen an, in denen es noch die Einstufung in ein Schadenfreiheitsrabattsystem gibt.

712 Falsch:

Der Fahrzeugschaden und die Fahrzeugfolgeschäden werden entsprechend der Haftungsquote beim Haftpflichtversicherer des Unfallmitverursachers geltend gemacht, die Differenz trägt der Fuhrpark selbst.

Falsch:

Der Fahrzeugschaden wird über die Vollkaskoversicherung der Firmenfahrzeuge geltend gemacht. Die Selbstbeteiligung sowie die restlichen Schadenspositionen trägt der Fuhrpark selbst.

Richtig:

Es wird die kombinierte Abrechnung nach dem Quotenvorrecht angewendet.

- 713 Bei dem Quotenvorrecht handelt es sich um eine Berechnungsmethode, durch die der Geschädigte trotz Mithaftung nahezu den gesamten Schaden ersetzt bekommt. Hier wird zunächst mit dem eigenen Vollkaskoversicherer abgerechnet. Im Anschluss werden die ausstehenden Beträge beim gegnerischen Haftpflichtversicherer geltend gemacht. Das Quotenvorrecht bezieht sich nach herrschender Meinung nur auf den unmittelbaren Sachschaden, nicht jedoch auf die Sachfolgeschäden.²⁷⁴ Für diesen Zweck muss zwischen unmittelbaren Sachschaden, dh Schäden die quasi das Blech berührt haben (= kongruente Schäden) und Sachfolgeschäden (= inkongruente) Schäden unterschieden werden:

Kongruente Schäden (muss der Haftpflichtversicherer voll übernehmen)	Inkongruente Schäden (muss der Haftpflichtversicherer quotal übernehmen)
restlicher Fahrzeugschaden (= Selbstbeteiligung)	Mietwagenkosten
restlicher Fahrzeugschaden (= Umbaukosten)	Nutzungsausfall

²⁷⁴ LG Lüneburg NJW-RR 2015, 979; BGH Beschl. v. 29.1.1985 – VI ZR 59/84, BeckRS 2008, 16936.

Kongruente Schäden (muss der Haftpflichtversicherer voll übernehmen)	Inkongruente Schäden (muss der Haftpflichtversicherer quotal übernehmen)
restlicher Fahrzeugschaden (= Differenz Wiederbeschaffungswert/130 % Regelung)	Rückstufungsschaden
Abschleppkosten	Kostenpauschale
Wertminderung (technische oder merkantile)	Entsorgungskosten
Ummeldekosten	
Sachverständigenkosten	

Von der Theorie zur Praxis: Stellen Sie sich einen Verkehrsunfall mit 50%iger Haftungsquote vor, die Selbstbeteiligung der Kasko liegt bei 1.000 EUR. Anhand des nachfolgenden Musterfalls und der Gegenüberstellung der drei Abrechnungsarten sind auf den ersten Blick die Vorteile des Quotenvorrechts zu erkennen: 714

Positionen	Schaden	Abrechnung nur Haftpflicht	Abrechnung nur Kasko	Abrechnung nach Quotenvorrecht
Reparaturkosten	10.000 EUR	5.000 EUR	9.000 EUR	10.000 EUR 9.000 Kasko, 1.000 Haftpflicht
Wertminderung	1.000 EUR	500 EUR		1.000 EUR
Abschleppkosten	1.000 EUR	500 EUR	1.000 EUR	1.000 EUR
Gutachterkosten	900 EUR	450 EUR		900 EUR
Nutzungsausfall	800 EUR	400 EUR		400 EUR
Schadenpauschale	25 EUR	12,50 EUR		12,50 EUR
Summe	13.725 EUR	6.862,50 EUR	10.000 EUR	13.312,50 EUR
				zzgl. 50 % aus Rückstufungsschaden
Fehlbetrag		6.862,50 EUR	3.825 EUR	412,50 EUR
			100 % Rückstufungsschaden	50 % Rückstufungsschaden

Von dem Gesamtschaden in Höhe von 13.725 EUR erhält der geschädigte Versicherungsnehmer somit insgesamt 13.312,50 EUR ersetzt. Sein kongruenter Schaden wird vollumfänglich erstattet, im Rahmen des inkongruenten Schadens hat er wegen seines Mitverschuldens 412,50 EUR selbst zu tragen. 715

Merke: Eine Bezifferung nach dem Quotenvorrecht ist immer erst dann möglich, wenn der Kaskoversicherer bereits Zahlungen geleistet hat. 716

Die Verkehrsunfallabwicklung hat im Laufe der Jahre nicht zuletzt aufgrund der zahlreichen und umfangreichen Gerichtsurteile und dem Wechsel der Rechtsprechung an Brisanz gewonnen. Umso wichtiger ist es, sämtliche Rechte zu kennen, die beste Abrech- 717

nungsmethode zu erkennen und damit die für Ihren Fuhrpark entstandenen Schadenersatzkosten bestmöglich durchzusetzen. Es ist bspw. ein Gerücht, dass man entweder nur mit der einen oder nur mit der anderen Versicherung abrechnen darf, vielmehr kann eine geschickte Kombination beider sinnvoll sein. Hierzu ist jedoch auch notwendig, die eigenen Versicherungsbedingungen zu kennen, so dass eine rechtliche Beratung zu empfehlen ist.

VI. HIS-Datei

- 718** Der Gesamtverband der Versicherungswirtschaft (GDV) hat seit 1.4.2011 das HIS (Hinweis- und Informationssystem) in seiner jetzigen Form in Betrieb genommen. Es soll der Aufdeckung und Prävention von Versicherungsbetrug und -missbrauch dienen. Die Haftpflichtversicherer melden häufig nach der Regulierung von Totalschäden oder bei fiktiver Abrechnung Kfz-Kennzeichen, Fahrzeugidentifikationsnummer und Schadenart an das Hinweis- und Informationssystem.
- 719** „Meldungen an das HIS erfolgen nach vordefinierten, feststehenden Meldekriterien, die sich in die folgenden Kategorien eingruppiieren lassen:
- atypische Schadenhäufigkeiten,
 - besondere Schadenfolgen,
 - erschwerte Risiken,
 - Auffälligkeiten im Schaden-/Leistungsfall.“
- Quelle: www.informa-his.de
- 720** Zu der Kategorie „besondere Schadenfolgen“ fallen fiktiv abgerechnete Unfallschäden. Angesichts der Tatsache, dass erbrachte Regulierungsleistungen von den Versicherern zentral gespeichert werden, erscheint es als nicht unwahrscheinlich, dass sich der Fuhrpark im Hinblick auf die Dienstwagen im Falle künftiger Schadensereignisse dem Vorwurf ausgesetzt sehen, die aus dem vorigen Verkehrsunfall resultierenden Schäden nicht oder nur unzureichend repariert zu haben. Mögliche Beweisschwierigkeiten hinsichtlich der Reparatur dieser Vorschäden kann der Geschädigte nur durch die Einholung eines Reparaturnachweises vermeiden“. ²⁷⁵ Die Kosten hierfür sind jedoch selbst zu tragen (→ E IV 5).
- 721** Gemäß dem Bundesdatenschutzgesetz gibt es einen Auskunftsanspruch darüber, welche Daten an das HIS gemeldet und dort eingetragen wurden. Es kann daher zu den Flottenfahrzeugen jeweils einmal im Jahr kostenlos an den Betreiber der Datenbank eine Anfrage gestellt werden.

F. Schadenersatzpositionen

- 722** Ein Überblick darüber, welche direkten und indirekten Kosten im Falle eines unverschuldeten Unfalls im eigenen Fuhrpark tatsächlich anfallen und wie Sie diese im Rahmen des Schadenersatzes berechtigterweise regressieren, ist signifikant. Der Geschädigte kann wie oben dargestellt fiktiv oder konkret abrechnen, womit bei der Erstattung der Schadenersatzpositionen unterschiedliche Grundsätze gelten.

²⁷⁵ LG Heidelberg Urt. v. 23.8.2013 – 2 O 75/12; AG Dortmund Urt. v. 31.1.2014 – 436 C 1027/13, BeckRS 2014, 11384; AG Stuttgart Urt. v. 20.2.2015 – 44 C 5090/14; AG Böblingen Urt. v. 21.7.2015 – 19 C 1145/15; AG Siegen Urt. v. 25.7.2016 – 14 C 453/16, BeckRS 2016, 16343.