Kompetenzzentrum
Versicherungswissenschaften

Markus Helmes

Sachverständigenkosten im Rahmen der Kfz-Schadensregulierung

Vorschläge zur Lösung des Principal-Agent-Problems der Sachverständigenkosten anhand eines Rekurses auf die Problematik der Unfallersatztarife

17

VVW

Markus Helmes

Sachverständigenkosten im Rahmen der Kfz-Schadensregulierung

Vorschläge zur Lösung des Principal-Agent-Problems der Sachverständigenkosten anhand eines Rekurses auf die Problematik der Unfallersatztarife

Kompetenzzentrum
Versicherungswissenschaften

**Schriftenreihe des Kompetenzzentrums Versicherungswissenschaften GmbH
herausgegeben von Prof. Dr. Torsten Körber, LL.M., Prof. Dr. J.-Matthias
Graf von der Schulenburg und Prof. Dr. Stefan Weber**

Band 17

Markus Helmes

Sachverständigenkosten im Rahmen der Kfz-Schadensregulierung

Vorschläge zur Lösung des Principal-Agent-Problems der Sachverständigenkosten anhand eines Rekurses auf die Problematik der Unfallersatztarife

VVW

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.d-nb.de abrufbar.

© 2017 VVW GmbH, Karlsruhe

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urhebergesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung der VVW GmbH, Karlsruhe. Jegliche unzulässige Nutzung des Werkes berechtigt die VVW GmbH zum Schadenersatz gegen den oder die jeweiligen Nutzer.

Bei jeder autorisierten Nutzung des Werkes ist die folgende Quellenangabe an branchenüblicher Stelle vorzunehmen:

© 2017 VVW GmbH, Karlsruhe

Jegliche Nutzung ohne die Quellenangabe in der vorstehenden Form berechtigt die VVW GmbH zum Schadenersatz gegen den oder die jeweiligen Nutzer.

ISSN 1614-6417
ISBN 978-3-89952-987-6

Meinen Eltern

Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde von der Juristischen Fakultät der Georg-August-Universität Göttingen im Sommersemester 2017 als Dissertation angenommen.

Mein herzlicher Dank gilt an erster Stelle meinem Doktorvater Herrn Prof. Dr. Torsten Körber LL.M. für die gute und angenehme Betreuung während der Promotion. Zudem möchte ich mich bei Prof. Dr. Martin Ahrens für die gründliche und gewissenhafte Anfertigung des Zweitgutachtens bedanken. Für die Aufnahme in die Schriftenreihe bedanke ich mich bei Prof. Dr. Torsten Körber LL.M., Prof. Dr. J.-Matthias Graf von der Schulenburg und Prof. Dr. Stefan Weber.

Ich danke auch den Kollegen des KVW und den Mitarbeitern des IVBL in Hannover. Zum einen für den wissenschaftlichen Austausch und die Unterstützung in ökonomischen Fragen, zum anderen und insbesondere aber auch für die entstandenen Freundschaften.

Danke an Martha, für die Unterstützung, Motivation und das aufgebrachte Verständnis.

Meine größte Dankbarkeit gebührt schließlich meinen Eltern. Sie haben mir meine juristische Ausbildung ermöglicht und mich stets nach besten Kräften unterstützt.

Göttingen, im August 2017 *Markus Helmes*

Inhaltsverzeichnis

Vorwort ..... **VII**

Inhaltsverzeichnis ..... **IX**

Abbildungsverzeichnis ..... **XVII**

Abkürzungsverzeichnis ..... **XIX**

Kapitel 1: Einleitung **1**

Kapitel 2: Die haftungsrechtliche Situation nach einem Verkehrsunfall **5**

I. Rechtliche Grundlagen 5

1. Anspruchsgrundlagen und Voraussetzungen 6

a) Haftung des Schädigers 6

aa) Haftung nach StVG 6

(1) Halterhaftung gem. § 7 StVG 7

(a) Anspruchsvoraussetzungen 7

(b) Ausschlusstatbestände 8

(2) Fahrerhaftung gem. § 18 StVG 9

bb) Haftung nach BGB 9

(1) Haftung gem. § 823 Abs. 1 BGB 10

(2) Haftung gem. § 823 Abs. 2 i.V.m. Schutzgesetzverletzung 11

b) Haftung des Versicherers 12

2. Art und Umfang des Schadensersatzes 15

a) Schadensbegriff 15

b) Unfallbedingte Schadenspositionen 16

c) Art des Schadensersatzes: Herstellung in Natur oder Geldersatz 18

d) Umfang des Schadensersatzanspruchs 19

aa) Erforderlichkeitskriterium und Wirtschaftlichkeitspostulat 19
bb) Mitverschulden und Betriebsgefahr 20
cc) Insbesondere Reparatur eines Kfz und Erforderlichkeit eines Schadensgutachtens ... 23
(1) Ersatz der Reparaturkosten 23
(2) Erforderlichkeit eines Schadensgutachtens 25
II. Rechtsbeziehungen und Interessenlagen der Beteiligten. 27
1. Geschädigter 27
2. Schädiger 30
3. Leistungserbringer 31
4. Versicherer 33
5. Zusammenfassung 35
Kapitel 3: Die Principal-Agent-Problematik in der Unfallersatzwagenanmietung 37
I. 1992 – Aufgabe der Kooperation zwischen Versicherern und Autovermietern 38
II. 1996 – Billigung der Unfallersatztarife durch die Rechtsprechung 41
III. Maßnahmen der Versicherungswirtschaft gegen die Unfallersatztarife 44
1. Versicherungseigene Autovermietung – Carpartner .. 45
2. Regulierungsabkommen mit Mietwagenunternehmen 48
3. Kontaktaufnahme mit dem Geschädigten 49
a) Zulässigkeit der Empfehlung 50
aa) Kritik an den Erstschreiben 50
bb) Zustimmung zu den Erstschreiben 55
cc) Zwischenergebnis 56

b) Auswirkungen des Erstschreibens auf die Schadensminderungspflicht des Geschädigten .. 57
c) Stellungnahme 59
4. Abtretung der Schadensersatzansprüche 62
IV. 2004 – Entschärfung des Problems durch geänderte Rechtsprechung 64
V. Zwischenfazit 68
Kapitel 4: Die Prinicipal-Agent-Problematik der Sachverständigenkosten 71
I. Zweck und Erforderlichkeit eines Schadensgutachtens ... 71
II. Die Gründe für das Principal-Agent-Problem der Sachverständigenkosten 72
III. Aktueller Stand der Rechtsprechung zur Erstattung der Sachverständigenkosten 75
1. Gesetzliche Anknüpfungspunkte 75
2. Erkundigungspflicht des Geschädigten 77
3. Beurteilung 78
IV. Bisherige Ansätze zur Lösung des Principal-Agent-Problems 81
1. Versicherungseigenes Sachverständigen-unternehmen – Carexpert 81
2. Lösungsansätze der Instanzgerichte 83
a) Begrenzung der Nebenkosten 83
b) Begrenzung der Gesamtkosten eines Gutachtens 87
c) Bewertung 88
3. Das JVEG als Referenzwert 90
a) Abrechnungsmethode analog JVEG 90
b) Vergütungshöhe analog JVEG 92

4. Nachträgliche Prüfungsobliegenheit des Geschädigten 95
5. Rechtliche Angreifbarkeit der Honorarforderungen: Wucher und wucherähnliches Geschäft gem. § 138 BGB 98
6. Zwischenfazit zu den bisherigen Lösungsansätzen . 100
V. Eigene Lösungsansätze 101
1. Ansatz für die Rechtsprechung: Erhöhte Anforderungen an die Erkundigungsobliegenheit des Geschädigten und stärkere Beachtung des Wirtschaftlichkeitspostulats. 102
a) Die Rolle der Erkundigungsobliegenheit im Schadensrecht 102
b) Zumutbarkeit der Einholung von Vergleichsangeboten 105
aa) Argumente gegen eine Zumutbarkeit 105
(1) Fehlende Kenntnis des Geschädigten über uneinheitliche Preise 105
(2) Der Geschädigte als Herr des Restitutionsverfahrens 108
(3) Die Rechtsprechung des BGH 109
(4) Keine Zweiteilung des Marktes 111
bb) Argumente für eine Zumutbarkeit 112
(1) Die Rechtsprechung des BGH 112
(2) Die subjektbezogene Schadensbetrachtung 114
cc) Mögliche Ausnahmen 116
dd) Ergebnis zur Zumutbarkeit 117
c) Möglichkeit der Einholung von Vergleichsangeboten 118

aa) Vergleichsmöglichkeiten des Geschädigten bei aktuellem Stand 118
bb) Verbesserung der Vergleichsmöglichkeiten durch die Einführung einer Aufklärungspflicht 120
(1) Aufklärung durch die Versicherer 121
(2) Aufklärung durch die Sachverständigen 122
(3) Voraussetzungen einer Aufklärungspflicht 122
(a) Vorvertragliches Schuldverhältnis 123
(b) Informationsgefälle 124
(c) Entscheidungserheblichkeit der Umstände 125
(d) Abwägung der Interessen 128
(4) Umfang der Aufklärungspflicht 132
(a) Wirtschaftlichkeitspostulat und Erkundigungsobliegenheit 133
(b) Voraussichtliches Grundhonorar 134
(c) Voraussichtliche Nebenkosten . 139
(5) Rechtsfolgen der Verletzung 140
d) Zwischenergebnis 141
e) Durchsetzung der vorvertraglichen Aufklärungspflicht 143
aa) Eigener Anspruch des Versicherers 144
(1) Voraussetzungen 144
(2) Umfang des Schutzes 147
(3) Zwischenergebnis 148

bb) Abtretung der Ansprüche des Geschädigten gegen den Sachverständigen 148
(1) Mögliche Ansprüche des Geschädigten..... 148
(2) Abtretungsfähigkeit und Geltendmachung der Ansprüche 150
(3) Anspruch auf Abtretung 151
(a) Herrschende Meinung: Entsprechende Anwendung des § 255 BGB 151
(b) Eigener Ansatz: Entsprechende Anwendung des § 86 VVG 153
cc) Zwischenergebnis 155
2. Ansatz für Versicherungsunternehmen: Vertragliche Einschränkung der freien Sachverständigenwahl 156
a) Rahmenabkommen unter Versicherern 157
aa) Konzeption des Rahmenabkommens..... 157
bb) Motivation der Beteiligten 158
cc) Vergleich zum österreichischen Spalttarif. 160
dd) Zulässigkeit des Rahmenabkommens..... 163
(1) Voraussetzungen des Art. 101 Abs. 1 AEUV 164
(a) Normadressaten 164
(b) Vereinbarung oder aufeinander abgestimmte Verhaltensweise.. 164
(c) Wettbewerbsbeschränkung 166
(d) Spürbarkeit der Wettbewerbsbeschränkung 170
(e) Zwischenstaatlichkeitsklausel .. 176
(f) Zwischenergebnis 177

(2) Ausnahme vom Kartellverbot gem. Art. 101 Abs. 3 AEUV 178
(a) Gruppenfreistellungs-verordnung 178
(b) Voraussetzungen des Art. 101 Abs. 3 AEUV 179
b) Verträge mit den einzelnen Versicherungsnehmern 192
aa) Lastwirkung gegenüber den Sachverständigen 192
bb) Verstoß gegen das Kartellverbot des Art. 101 AEUV bzw. § 1 GWB 193
(1) Wettbewerbsbeschränkung und Immanenzgedanke 194
(2) Spürbarkeit der Wettbewerbsbeschränkung 195
(3) Freistellung gem. Art. 101 Abs. 3 AEUV bzw. § 2 GWB 197
(4) Zwischenergebnis 198
cc) Verstoß gegen Art. 102 AEUV bzw. § 19 Abs. 1 GWB 198
(1) Adressateneigenschaft 199
(a) Einzelbeherrschung 200
(b) Kollektive Marktbeherrschung .. 202
(c) Geltung des § 19 Abs. 1 GWB für freigestellte Kartelle gem. § 19 Abs. 3 S. 1 GWB 203
(2) Missbräuchliches Verhalten durch unbillige Behinderung der Sachverständigen 203
(3) Zwischenergebnis 205
dd) AGB-Kontrolle 206

(1) Überraschende Klauseln 206
(2) Inhaltskontrolle 207
(a) Kontrollfähigkeit der Klausel 207
(b) Inhaltliche Kontrolle 209
(3) Zwischenergebnis 219
c) Anforderungen an das Verhalten des Versicherers: Vorauswahl und Mitteilung 220
aa) Allgemeine Anforderungen an die Vorauswahl 220
bb) Qualitative Anforderungen an die Sachverständigen 221
cc) Mitteilung an den Geschädigten 223
d) Vergleich zu Carpartner 225
e) Praktische Schwierigkeiten bei der Durchführung 227
aa) Koordination unter den Versicherern 228
bb) Schwierigkeit des vorherigen Vergleichs .. 229
cc) Fehlender Preiswettbewerb unter den Sachverständigen 231
dd) Eingeschränkter Wirkungsbereich des Vertrags 232
f) Zwischenergebnis 232
3. Erstschreiben des Versicherers an den Geschädigten 234
4. Resümee zu den Lösungsansätze 236
VI. Erforderlichkeit einer Honorarverordnung 238
Kapitel 5: Abschließendes Fazit 241
Anhang 247
Literaturverzeichnis 251

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1, S. 138 Kosten des Honorars im Verhältnis zur Schadenshöhe

Abb. 2, S. 138 Prozentualer Anteil des Honorars im Verhältnis zur Schadenshöhe

Abb. 3, S. 158 Grafische Darstellung der Beziehungen und Wirkungen des Rahmenabkommen

Abb. 4, S. 174 Marktanteile der Kfz-Versicherer in Deutschland im Jahr 2013 nach Bruttoprämien

Abb. 5, S. 175 Marktanteile der Kfz-Versicherer in Deutschland im Jahr 2014 nach Anzahl ihrer Verträge

Abkürzungsverzeichnis

ABl.	Amtsblatt der Europäischen Union
AcP	Archiv für Civilistische Praxis
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
AG	Amtsgericht
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
AKB	Allgemeine Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (in der jeweils angegebenen Fassung)
AnwBl	Anwaltsblatt
AT	Allgemeiner Teil
Aufl.	Auflage
AVB	Allgemeine Versicherungsbedingungen
Az.	Aktenzeichen
BAG	Bundesarbeitsgericht
BAV	Bundesverband der Autovermieter
BB	Betriebsberater (Zeitschrift)
BeckRS	Beck-Rechtsprechung
Betr.	Der Betrieb (Zeitschrift)
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGH	Bundesgerichtshof
BkartA	Bundeskartellamt
BT-Drs.	Bundestagsdrucksache

BVSK	Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V.
DEKRA	Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein
DAR	Deutsches Autorecht (Zeitschrift)
DB	Der Betrieb (Zeitschrift)
Ders./dies.	Derselbe/dieselbe
DS	Der Sachverständige (Zeitschrift)
EuG	Gericht der Europäischen Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EuZW	Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
FS	Festschrift
GDV	Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
gem.	gemäß
ggf.	gegebenenfalls
GKG	Gerichtskostengesetz
GNotKG	Gerichts- und Notarkostengesetz
GRUR	Gewerblicher Rechtsschutz und Urheberrecht (Zeitschrift)
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
h.M.	herrschende Meinung
HPflG	Haftpflichtgesetz
IfS	Institut für Sachverständigenwesen

i.S.d.	im Sinne des/der
JA	Juristische Arbeitsblätter (Zeitschrift)
JR	Juristische Rundschau (Zeitschrift)
JuS	Juristische Schulung (Zeitschrift)
JVEG	Justizvergütungs- und entschädigungsgesetz
JZ	Juristenzeitung (Zeitschrift)
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
KfzPflVV	Verordnung über den Versicherungsschutz in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung)
KG	Kammergericht
KHVG	Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz (Österreich)
Komm.	Europäische Kommission
KRAVAG	Kraftverkehrs VaG
LG	Landgericht
MDR	Monatsschrift für Deutsches Recht (Zeitschrift)
MMR	MultiMedia und Recht (Zeitschrift)
m.w.N.	Mit weiteren Nachweisen/mit weiterem Nachweis
NJW	Neue Juristische Wochenschrift (Zeitschrift)
NJW-RR	NJW-Rechtsprechungs-Report Zivilrecht (Zeitschrift)

NJWE-WettbR	NJW-Entscheidungsdienst Wettbewerbsrecht (Zeitschrift)
NVersZ	Neue Zeitschrift für Versicherung und Recht (Zeitschrift)
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht (Zeitschrift)
NZKart	Neue Zeitschrift für Kartellrecht (Zeitschrift)
NZV	Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (Zeitschrift)
OGH	Oberster Gerichtshof (Österreich)
OLG	Oberlandesgericht
OWiG	Gesetz über Ordnungswidrigkeiten
öBGBl	Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich
PflVG	Pflichtversicherungsgesetz
RDG	Rechtsdienstleistungsgesetz
Rn.	Randnummer
RVG	Rechtsanwaltsvergütungsgesetz
r + s	Recht und Schaden (Zeitschrift)
R+V	R+V Versicherung AG (Raiffeisen- und Volksbanken Versicherung)
S.	Seite
sog.	sogenannt
StGB	Strafgesetzbuch
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung

SVR	Straßenverkehrsrecht (Zeitschrift)
TÜV	Technischer Überwachungsverein
UWG	Gesetz gegen unlauteren Wettbewerb
VersR	Versicherungsrecht – Zeitschrift für Versicherungsrecht
Victoria	Victoria Versicherung AG (heute: ERGO Versicherung AG)
VFK	Verband freier Kraftfahrzeug-Sachverständiger e.V.
VKS	Verband der unabhängigen Kfz-Sachverständigen e.V.
VRR	VerkehrsRechtsReport (Zeitschrift)
VRS	Verkehrsrechtssammlung (Zeitschrift)
VW	Versicherungswirtschaft (Zeitschrift)
WuW	Wirtschaft und Wettbewerb
zfs	Zeitschrift für Schadensrecht (Zeitschrift)
ZHR	Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Wirtschaftsrecht
ZSEG	Gesetz über die Entschädigung von Zeugen und Sachverständigen
ZWeR	Zeitschrift für Wettbewerbsrecht

Kapitel 1: Einleitung

Im Jahre 2014 ereignete sich auf deutschen Straßen durchschnittlich alle 13 Sekunden ein Verkehrsunfall,[1] was zu fast 4 Millionen Kfz-Haftpflichtschäden führte.[2] An der anschließenden Schadensregulierung ist, durch den Versicherungszwang im Bereich der Kfz-Haftpflichtversicherung, in den meisten Fällen auch ein Versicherer beteiligt, der im Ergebnis die wirtschaftlichen Vermögenseinbußen des Unfallgeschädigten und damit einen großen Teil der Gesamtkosten zu tragen hat. Hiervon sind unterschiedlichste Schadenspositionen wie z.B. die Reparaturkosten, die Mietwagenkosten und auch die Kosten für ein Schadensgutachten umfasst. Obwohl der Versicherer Träger der Kosten ist, ist er nicht dazu berechtigt, die Wiederherstellung inklusive der Beauftragung der Leistungserbringer selbst in die Hand zu nehmen und so die anfallenden Kosten aktiv zu steuern. Dieses Recht steht ausschließlich dem Geschädigten als Herren des Restitutionsverfahrens zu. Er entscheidet, welche Maßnahmen durchgeführt werden und wen er damit beauftragt, so dass die entstehenden Kosten und damit auch die wirtschaftliche Belastung des Versicherers maßgeblich von seinem Verhalten beeinflusst werden. Es ist in diesem Zusammenhang zu beachten, dass der Geschädigte nicht der Versicherungsnehmer des haftungspflichtigen Versicherers ist und auch nicht in dessen Lager steht. Eine direkte Möglichkeit des Versicherers, mittels vertraglicher Methoden Einfluss auf das Verhalten des Geschädigten zu nehmen, ist daher nicht gegeben.

Hängt, wie in diesen Fällen, das Wohlergehen einer Partei (des Prinzipals, hier der Versicherer) von den Handlungen einer anderen Partei (des Agenten, hier der Geschädigte) ab, so liegt eine Beziehung vor, die zum sogenannten Principal-Agent-Problem führen kann.[3] Der Agent hat Entscheidungen zu treffen, die direkte Auswirkungen auf den Prinzipal haben. Häufig besteht zugunsten des

---

1 Statistisches Bundesamt, Polizeilich erfasste Unfälle, Daten abrufbar unter: https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/Tabellen/PolizeilichErfassteUnfaelle.html (letzter Aufruf: 19.6.2016).

2 GDV, Statistisches Taschenbuch 2015, Tabelle 63.

3 *Pratt/Zeckhauser*, Principals and Agents: The Structure of Business, S. 2.

Agenten zusätzlich eine asymmetrische Informationsverteilung, was opportunistisches Verhalten begünstigt und wahrscheinlich macht.[4] Aufgrund unterschiedlicher oder auch gegenläufiger Ziele der Parteien kann es somit zu Konflikten kommen.

So verhält es sich daher auch mit der Beziehung zwischen dem Unfallgeschädigten und dem Kfz-Haftpflichtversicherer. Der Geschädigte, der dazu befugt ist die Restitution in Eigenregie durchzuführen, geht davon aus, dass die Kosten der Wiederherstellung letztlich nicht von ihm selbst, sondern von dem Kfz-Haftpflichtversicherer des Unfallgegners getragen werden. Da sämtliche Anstrengungen, die zu einer Geringhaltung der Restitutionskosten beitragen, damit nicht ihm, sondern dem Versicherer zugute kämen, besteht hierfür aus seiner Sicht kaum ein Anreiz. Zwar ist dies ein Problem das grundsätzlich bei allen vom Versicherer zu ersetzenden Schadenspositionen auftreten kann, insbesondere im Bereich der Mietwagen- und der Sachverständigenkosten führte diese Principal-Agent-Problematik aber zu intensiven Diskussionen.

So löste der im Jahre 1992 beginnende Streit um die Mietwagenkosten eine jahrelang andauernde Debatte aus, an deren Ende aber durch die Rechtsprechungsänderung des BGH schließlich eine sachgemäße Lösung des Problems gefunden wurde. Anderes gilt für den Spannungsbereich der Sachverständigenkosten. Zwar wurde die Diskussion nicht mit derselben Intensität geführt, wie jene um die Mietwagenkosten, es wurde aber bislang auch noch keine Lösung für das in diesen Fällen auftretende Prinicpal-Agent-Problem entwickelt.

Dabei dürfte das Interesse der Versicherungswirtschaft an einer Lösung des Problems, die dazu geeignet ist, den Geschädigten zu wirtschaftlichen Verhaltensweisen anzuregen, angesichts der Tatsache, dass die Sachverständigenkosten mit ca. 600 – 800 Millionen Euro pro Jahr einen der größten Posten innerhalb der Sachfolgeschäden ausmachen, durchaus hoch sein.[5]

---

4 *Schulenburg/Lohse*, Versicherungsökonomik, S. 275; *Töpfer*, Betriebswirtschaftslehre, S. 874.

5 Zitiert nach: *Engelke*, NZV 2012, 365, 366.

Diese Arbeit soll zur Lösung des im Rahmen der Sachverständigenkosten auftretenden Principal-Agent-Problems beitragen. Nach einer einleitenden Übersicht zu der durch einen Verkehrsunfall herbeigeführten Situation und der darin bestehenden Rechtsbeziehungen und Interessenlagen der Beteiligten (Kapitel 2), wird hierzu zunächst das Problem der Mietwagenkosten aus juristischer Sicht dargestellt (Kapitel 3). Im Zuge dessen werden die Ursprünge der Streitigkeiten nachvollzogen und die schließlich von der Rechtsprechung gefundene Lösung dargestellt. Ebenso werden die zwischenzeitlich von der Versicherungswirtschaft unternommenen Versuche beleuchtet, mit denen die hohen Mietwagenpreise beeinflusst werden sollten.

Im Kapitel über das Problemfeld der Sachverständigenkosten (Kapitel 4) werden sodann der diesbezügliche Status quo der Rechtsprechung dargestellt, bisherige Lösungsansätze wiedergegeben und schließlich die eigenen Lösungsansätze vorgestellt. Die zuvor gewonnen Erkenntnisse aus dem Themenbereich der Unfallersatzmietwagen werden hierbei herangzogen, um die Lösungsansätze zu bewerten. Ein wirkungsvoller Lösungsansatz, der zu wirtschaftlicherem Verhalten der Geschädigten und somit eventuell zu Kosteneinsparungen der Versicherer führt, könnte dabei durch niedrigere Prämien in der Kfz-Haftpflichtversicherung auch dem Versicherungskollektiv und damit jedem einzelnen Versicherungsnehmer zugutekommen. Die Arbeit endet mit einem abschließendem Fazit (Kapitel 5).

Kapitel 2: Die haftungsrechtliche Situation nach einem Verkehrsunfall

Durch einen Verkehrsunfall mit Beteiligung eines Kraftfahrzeugs entsteht schlagartig eine komplexe Situation rechtlicher Beziehungen. In den meisten Fällen stehen dem Geschädigten sowohl mehrere Anspruchsgegner als auch mehrere Anspruchsgrundlagen zur Verfügung, um seinen Schadensersatzanspruch geltend zu machen. Dabei ist die Frage nach dem Inhalt und dem Umfang des Anspruchs oftmals schwieriger zu beurteilen, als die Feststellung, ob ein Anspruch dem Grund nach besteht. Dementsprechend sind insbesondere Inhalt und Umfang der Schadensersatzansprüche ein häufiges Streitthema vor Gericht. Für die Unfallbeteiligten ist es daher naheliegend und üblich, sich für den Prozess der Regulierung professioneller Hilfe zu bedienen. Zur Rechtsdurchsetzung wird oftmals anwaltliche Hilfe in Anspruch genommen und Sachverständige unterstützen den Geschädigten bei der Feststellung des Schadens. Ausgangspunkt der Rechtsfindung sind die gesetzlichen Regelungen, die über das Bestehen und insbesondere auch über den Inhalt der Ersatzansprüche entscheiden. Anhand dieser Normen sind die sich häufig entgegenstehenden Interessenlagen der an der Schadensregulierung Beteiligten zu bewerten. Sie sind zentraler Ausgangspunkt der Rechtsfindung und sollen deshalb zunächst kurz dargestellt werden.

I. Rechtliche Grundlagen

Um die komplexe Gemengelage von Ansprüchen und widerstreitenden Interessen in dem spezifischen Bereich der Schadensregulierung analysieren zu können, ist ein anfänglicher Überblick notwendig, der in einem ersten Schritt auf die wichtigsten rechtlichen Grundlagen eingeht, die zur Haftung des Halters, des Fahrers und des Versicherers führen sowie den Inhalt und den Umfang der Ersatzansprüche des Geschädigten bestimmen.