

„Regressforderungen sind ein Testballon“



Foto: Kerstin Zinke

Kerstin Zinke ist als Rechtsanwältin auf Verkehrsrecht spezialisiert.

Schadenabwicklung | Kfz-Versicherer stehen bei der Unfallregulierung unter erheblichem Kostendruck. Branchenverbände führen regelmäßig gestiegene Teilepreise und hohe Werkstattkosten als Begründung an. Daher schauen die Versicherer noch stärker auf Kosten. Die Kfz-Werkstatt sieht sich im Falle von Rechnungskürzungen einem ungleichen Gegner gegenüber. Die auf Verkehrsrecht spezialisierte Rechtsanwältin Kerstin Zinke rät Kfz-Betrieben daher davon ab, alles selbst machen zu wollen: „Es macht wenig Sinn, heute noch Unfallschäden selbst zu regulieren. Wir haben es mit einem ungleichen Kräfteverhältnis zwischen Geschädigtem, Werkstatt und dem Versicherer zu tun.“ Aus ihrer Erfahrung als Verkehrsrechtsanwältin weiß Zinke, dass es in jedem Fall ratsam ist, einen Rechtsanwalt hinzuzuziehen, zumal die Kosten von der eintrittspflichtigen Haftpflichtversicherung des Unfallverursachers getragen werden. Werkstätten sollten dazu übergehen, sich rechtlichen Beistand ins Haus zu holen und die Kunden anzuhalten, mit anwaltlicher Unterstützung die Ansprüche aus einem Verkehrsunfall zu regulieren.

Entgegen landläufiger Auffassung sei ein reiner Kostenvoranschlag als Grundlage für die Schadenkalkulation keinesfalls ausreichend. „Man sollte in jedem Fall bei

Schäden in Höhe von über 750,00 Euro ein professionelles Schadengutachten anfertigen lassen. Auch diese Kosten würden von der Versicherung getragen.

Neues zum Werkstattisiko

Wichtig für Kfz-Betriebe sind die Auswirkungen der aktuellen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (BGH) zum Werkstattisiko. „Mit den Entscheidungen zum Werkstatt- und Sachverständigen-Risiko wollte der BGH vor allem den Unfallgeschädigten stärken“, erklärt Zinke. Der Grundsatz, dass der Geschädigte darauf vertrauen darf, dass seine Werkstattrechnung vom Unfallverursacher beziehungsweise dessen Versicherung in voller Höhe erstattet wird, wurde von den Richtern bestätigt und sogar erweitert. Allerdings erfolgt dies bei gleichzeitiger Abtretung möglicher Regressansprüche des Kunden gegen die Werkstatt an die Versicherung. Diese könne ihrerseits sodann Forderungen an die Werkstatt stellen, wenn ihrer Auffassung nach, bestimmte Posten in der Rechnung der Werkstatt nicht gerechtfertigt seien. Dagegen kann sich die Werkstatt natürlich ebenfalls mit anwaltlicher Unterstützung zur Wehr setzen, weil derartige Regressforderungen nur dann gerechtfertigt wären, wenn der Kunde der Werkstatt nicht den expliziten Auftrag *„Unfallschaden instand setzen gemäß Gutach-*

ten“ erteilt hätte. Zinke weiß zudem, warum die oftmals immer noch von Werkstätten verwendete Abtretungserklärung besser durch eine Zahlungsanweisung ersetzt wird. „Der Geschädigte darf sich als Laie darauf verlassen, dass die Werkstatt als Profi den Schaden sachgerecht beheben wird. Insofern tritt er aufgrund seiner Unwissenheit aus der Verantwortung. Dies bestätigt auch der BGH. Wenn Sie sich als Werkstatt vom Kunden eine Abtretungserklärung unterschreiben lassen, schlüpfen Sie in die Rolle des Kunden, können sich aber nicht auf dessen Unwissenheit berufen.“

Versicherer haben durch die Abtretungserklärung vom Kunden an die Versicherung sodann die Möglichkeit Regressforderungen zu stellen, wenn sie der Meinung sind, dass die Reparaturkosten zu hoch ausgefallen sind. „Wenn Sie ein solches Schreiben der Versicherung erhalten, schicken Sie das einfach an Ihren Anwalt“, beruhigt Zinke und verweist auf eigene Erfahrungen: Bei 435 konkreten Fällen gab es bisher nur 25 außergerichtliche Regressforderungen der Versicherung. Nur in zwei Fällen sei eine Klage anhängig geworden. Daher sieht Zinke in den aktuellen Regressforderungen eine Art „Testballon“ der Versicherer und rät den Werkstätten und Schadensgutachtern dazu, Regressforderungen der Versicherer tunlichst nicht selbst zu beantworten.



Foto: TÜV SÜD

Ein professionelles Schadengutachten schützt vor möglichen Regressforderungen.

Prüfkriterien für Motortuning



Foto: TÜV SÜD

Für ältere Fahrzeuge gelten weiterhin die Regelungen im VdTÜV-Merkblatt 751.

Motortuning | Im Verkehrsblatt 21/2025 wurden am 15. November 2025 Prüfkriterien zur Begutachtung von Motortuning-Maßnahmen veröffentlicht. Die veröffentlichten Prüfanforderungen richten sich vor allem an die technischen Prüfdienste und die Anbieter von Tuning-Maßnahmen. Mit der aktuellen Veröffentlichung wurden verbindliche Prüfkriterien für Leistungssteigerungen an Fahrzeugen mit den jüngsten Abgasnormen Euro 6d oder 6d-temp veröffentlicht. Diese sind abgeleitet von den Prüfinhalten des VdTÜV-Merkblattes 751, welches für ältere Fahrzeuge, die noch nicht nach WLTP typgenehmigt wurden, weiterhin auch anwendbar ist.

Die aktuelle Veröffentlichung im Verkehrsblatt bezieht sich in Teil 1 auf Leistungssteigerungen bis zu maximal 20 Prozent der ursprünglichen Motorleistung durch zusätzliche Steuergeräte. Teil 2 umfasst Leistungssteigerungen bis maximal 40 Prozent durch zusätzliche Steuergeräte und wahlweise mit von der Serie abweichenden Hardwareänderungen. Wichtig zu wissen: Reine Softwareänderungen (Chiptuning) sind nicht Gegenstand der Regelungen. Für Chiptuning-Maßnahmen wird es künftig

seitens des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) grundsätzlich keine Teiletypgenehmigungen geben.

Blick der Werkstatt

Kfz-Werkstätten sollten wissen, worauf bei entsprechenden Kundenaufträgen zu achten ist. Wird die Durchführung einer Tuningmaßnahme oder der Einbau selbst mitgebrachter Teile erfragt, sollte man die rechtlichen Randbedingungen kennen. Werden Leistungssteigerungen von der Werkstatt nach Kundenauftrag bezogen oder sollen vom Kunden Mitgebrachte eingebaut werden, sollte sich die Werkstatt vorher versichern, dass dafür ein zulässiges Prüfzeugnis gemäß § 19(3) StVZO vorliegt – also in der Regel eine ABE oder eine Teiletypgenehmigung. Teilegutachten können wegen einer Vorschriftenänderung des § 19 StVZO seit dem 20.06.2025 dafür nicht mehr ausgestellt oder erweitert werden.

Fahrzeughalter müssen also sicherstellen, dass zu verbauende Teile entweder über eine Teile-Typgenehmigung oder eine ABE verfügen. Ist dies nicht der Fall, ist grundsätzlich eine Einzelabnahme nach § 21 StVZO erforderlich.

Techniktipps

Wenn die Batterie schlappmacht

Im Winter kommt es häufiger vor: Der Anlasser orgelt nur noch kraftlos, Frost und Tiefentladung haben über Nacht den Akku zur Strecke gebracht. „Inzwischen sind schwächelnde Batterien nicht nur in den kalten Monaten Pannursache Nummer eins“, weiß Ann-Christin Mainz von TÜV SÜD. Wenn die Batterie dann getauscht werden muss, ist einiges zu beachten. Grundsätzlich wird zwischen der herkömmlichen Starterbatterie und Modellen für Fahrzeuge mit Start-Stopp-Automatik unterschieden. In Europa sind Autobatterien in der European Type Number (ETN) zusammengefasst, mit Vorgaben zu Bauform, Kaltstartstrom, Nennspannung, Kapazität sowie Lage der Pole. Dabei gilt: Batterien mit gleicher Nummer können problemlos getauscht werden. Besitzt der Wagen eine Start-Stopp-Automatik oder ein Batteriemanagementsystem, muss der Akku im Steuergerät eingetragen und angelernt werden. Bei der Deinstallation der Batterie muss häufig eine bestimmte Reihenfolge beachtet werden, in der Kabel und Fixierungen gelöst werden. Wird der Stromkreis unterbrochen, kann das zu Datenverlusten in Steuergeräten führen. Profis arbeiten deshalb mit einer Pufferbatterie.



Foto: adobestock/bravissimos

Die Fahrzeugbatterien stehen im Winter besonders unter Stress.

Kontakt: TÜV SÜD Division Mobility

E-Mail: MO-Vertrieb@tuvsud.com