

Allgemeiner Teil

I. Einleitung

Tagtäglich passieren in Österreich tausende Verkehrsunfälle. Allein für das Jahr 2018 ermittelte der Versicherungsverband Österreich knapp 1,4 Millionen Schaden- und Leistungsfälle in der Kfz-Versicherung, für die rund € 2,4 Milliarden an Versicherungsleistungen ausgeschüttet wurden.¹

Das Spektrum der Schäden reicht von tragischen Fällen der Beeinträchtigung höchstwertiger Rechtsgüter wie Leib und Leben bis zu Sachschäden und bei diesen wiederum vom geringfügigen Parkscha­den bis zum in Brand gesteckten Tunnel. Trotz der mit schweren Personenschäden oft verbundenen menschlichen Tragödien, entfällt ein beträchtlicher Teil der Versicherungsleistungen auf Sachschäden. Und auch wenn der Tunnelbrand spektakulärer ist als die Schramme am Kotflügel, sind bei aggregierter Betrachtung auch Klein- und Kleinstschäden keine „*quantité négligeable*“.²

Damit ist die Schadensabwicklung nicht nur ein lästiges Ärgernis für den Betroffenen, sondern auch ein einträglicher Massenmarkt für Kfz-Sachverständige, Werkstattbetreiber, Rechtsanwälte und Kraftfahrzeugversicherer.³ In der Regel dürften die Beteiligten dabei reibungslos zusammenarbeiten; die Prozessquote bei Verkehrsunfällen liegt nur bei rund 1,5%.⁴ Weil es in Summe aber um sehr viel Geld geht, sind gelegentliche Konflikte auch in der außergerichtlichen Schadensabwicklung unvermeidlich. Schließlich sind die Interessen der Beteiligten nicht immer deckungsgleich, wie für das Verhältnis zwischen Geschädigtem und Versicherer immer wieder hervorgehoben wird.⁵ Sachverständige und Werkstattbetreiber stehen mitunter zwischen den Fronten.

1 VVO, Jahresbericht 2018, 136 f.

2 *Ch. Huber*, SV 2016, 82 (84).

3 Vgl. *Ch. Huber*, ZVR 2008, 532.

4 *Karner*, ZVR 2010, 476; *Pfeffer*, ZVR 2019, 448.

5 *Kriegner*, ZVR 2019, 471.

In Deutschland beschäftigen sich Wissenschaft und Praxis daher seit langem mit der Schadensabwicklung. Es sind dazu ganze Kompendien entstanden;⁶ höchstgerichtliche Entscheidungen sind an der Tagesordnung;⁷ und der Deutsche Verkehrsgerichtstag hat sich schon mehrfach des Themas angenommen.⁸ In Österreich fehlt hingegen eine Darstellung der einschlägigen Rechtsfragen; diese Lücke soll die vorliegende Untersuchung schließen.

Dafür ist es zunächst unerlässlich, den praktischen Ablauf der Schadensabwicklung zu skizzieren. Dieser „faktischen Standortbestimmung“ (S 2 ff) folgt eine „rechtliche Standortbestimmung“ (S 17 ff), die den Ausgangspunkt für die Erörterung ausgewählter Streitfragen bildet (S 11 ff).

II. Faktische Standortbestimmung

A. „Schadensmanagement“ der Versicherer

Meist beginnt die Schadensabwicklung damit, dass der Geschädigte sein Fahrzeug zur Reparatur in eine Kfz-Werkstatt bringt.

Der Werkstattbetreiber kontaktiert dann in der Regel über ein vom Versicherer bereitgestelltes Online-Portal den zuständigen (Kasko- oder Haftpflicht) Versicherer und meldet ihm den Schaden.⁹ Hier beginnt das „aktive Schadensmanagement“ des Versicherers, der sich in der Praxis stark in die weitere Steuerung der Abwicklung einschaltet.¹⁰ Digitale Lösungen („Schaden-App“)¹¹ ermöglichen zunehmend auch einen direkten Kontakt zwischen Geschädigtem und Versicherer, was die Abläufe beschleunigen kann.

Der nächste Schritt ist die Schadensbegutachtung, die im Regelfall vom Versicherer organisiert wird. Gerade bei kleineren Schäden kommt zunehmend auch eine digitalisierte Abwicklung in Betracht: der Geschädigte dokumentiert den Schaden selbst fotografisch und übermittelt die Fotos digital zur

6 *Himmelreich/Halm/Staab*, Handbuch der Kfz-Schadensregulierung⁴; *van Bühren/Held*, Unfallregulierung⁹.

7 Vgl nur *Wellner*, BGH-Rechtsprechung⁴.

8 Vgl *Engelke*, NZV 1999, 225; *Nehm*, DAR 2013, 557 (559). Der österreichische Verkehrsrechtstag 2019 widmete sich ebenfalls der Schadensabwicklung durch den Kfz-Versicherer (vgl die Beiträge im Sonderheft zur ZVR 2019, Heft 12a).

9 Vgl auch *Pamer*, DAR 1999, 299 (306).

10 *Engelke*, NZV 1999, 225 (227); *Ch. Huber* in *Schwimann/Neumayr*⁴ § 1323 Rz 12; *Kuhn* in *Buschbell*, MAH Straßenverkehrsrecht § 22 Rz 175; *Mikulla-Liebert*, DAR 1999, 289 (291); *Pamer*, DAR 1999, 299 (303 f); *Richter* in *Himmelreich/Halm/Staab*, Kfz-Schadensregulierung⁴ Rz 2/1 ff, 52 ff.

11 *Lorenz*, DS 2017, 6.

Überprüfung an den Versicherer.¹² Meist beauftragt der Versicherer aber einen Kfz-Sachverständigen mit der Begutachtung des Fahrzeugschadens.¹³

Der Sachverständige hat dabei keine öffentlich-rechtliche Funktion; er erstellt ein Privatgutachten (dazu noch S 52 ff). Seiner Bestellung liegt kein öffentlich-rechtliches Verfahren zugrunde, wie etwa der Bestellung zum allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen, wo für die Eintragung in die Gerichtssachverständigenliste bestimmte Qualifikationsvoraussetzungen nachgewiesen werden müssen (§ 2 SDG). Der Privatgutachter wird vielmehr durch privatrechtlichen Vertrag bestellt.

So sind die mit der Begutachtung betrauten Sachverständigen oft Angestellte des Versicherers. Mitunter wird die Schadensbegutachtung auch von einer Tochtergesellschaft des Versicherers besorgt, die unter unabhängigem Namen firmiert, deren Alleingesellschafter aber der jeweilige Versicherer ist.¹⁴ Werden freie Sachverständige tätig, werden sie ebenfalls vom Versicherer (durch einen Werkvertrag) beauftragt.¹⁵

Dass das Sachverständigengutachten somit aus der Sphäre des Versicherers stammt, dürfte im internationalen Vergleich zumindest im Haftpflichtbereich die Ausnahme sein. So beauftragt etwa in Deutschland der Geschädigte den Sachverständigen (dazu ausführlich S 52 ff).¹⁶ Das ist für manche deutsche Beobachter derart selbstverständlich, dass ihnen das österreichische Modell suspekt erscheint. Es wird gar befürchtet, dass dadurch „*das Rollenspiel zwischen Versicherern, Rechtsanwälten, Sachverständigen [...] und Werkstätten durcheinander*“ gerät.¹⁷

In Österreich wird demgegenüber die gefestigte Übung, dass der Versicherer den Sachverständigen beauftragt, kaum hinterfragt, was freilich auch ein Indiz dafür sein kann, dass der Leidensdruck der Betroffenen nicht besonders groß

12 *Armbrüster*, Privatversicherungsrecht² Rz 217.

13 Der Werkstattbetreiber muss dem Sachverständigen die Begutachtung des Fahrzeugs ermöglichen, OGH 4 Ob 139/03z; zust *Ch. Huber*, ÖJZ 2005, 161 (165). Zwar besteht zwischen dem Werkstattbetreiber und dem Sachverständigen in der Regel kein Vertragsverhältnis, s auch OGH ZVR 2009, 60 (*Ch. Huber*). Der Werkstattbetreiber stimme aber mit Entgegennahme eines Reparaturauftrags, dessen Abrechnung über eine Versicherung erfolgen soll, der Besichtigung des Fahrzeugs auf seinem Betriebsgelände durch einen vom Versicherer entsandten Sachverständigen schlüssig zu.

14 Zur offenbar parallelen Entwicklung in Deutschland s *Mikulla-Liegert*, DAR 1999, 289 (291); *Pamer*, DAR 1999, 299 (302).

15 *Pfeffer*, ZVR 2019, 448; *Reisinger*, ZVR 2009, 354 (355).

16 *Ch. Huber*, ZVR 2008, 532 (533).

17 *Macke*, DAR 2000, 506 (514); *Mikulla-Liegert*, DAR 1999, 289 (290 ff). Auch in Frankreich ist die Mitwirkung des Geschädigten bei der Erstellung des Gutachtens offenbar verpflichtend vorgesehen, *Nitzsche*, DAR 2018, 548 (551).

sein dürfte, das österreichische Modell also „funktioniert“. ¹⁸ Jedenfalls ist die Beauftragung des Sachverständigen eine Grundfeste der „Schadensabwicklung durch den Kfz-Versicherer“, die in der engen Zusammenarbeit des Versicherers mit dem Werkstattbetreiber ihre Fortsetzung findet.

Nach der Begutachtung teilt der Versicherer nämlich dem Werkstattbetreiber über das Online-Portal mit, ob der Schaden repariert werden darf. Dabei hat sich in der Praxis ein „Ampelsystem“ etabliert. Mit Einspeisung der Daten durch den Werkstattbetreiber steht die Ampel noch auf Rot; während der Bearbeitung durch den Sachbearbeiter des Versicherers steht sie auf Gelb. ¹⁹ Nach Abschluss der Bearbeitung wird die Entscheidung des Versicherers im Ampelsystem kommuniziert. Lehnt der Versicherer die Deckung ab, leuchtet die Ampel rot. Gibt er die Reparatur frei, leuchtet die Ampel grün.

Mit der Reparaturfreigabe erhält der Werkstattbetreiber eine Reparaturkostenübersicht. ²⁰ So können die Modalitäten der Schadensabwicklung bereits vorab geklärt werden, um allfälligen Konflikten vorzubeugen. Der Geschädigte bekommt davon meist nichts mit. ²¹ Es wird berichtet, dass Gutachten und Reparaturkostenübersicht bisweilen sogar die Anordnung enthalten, dass sie nicht an Dritte weitergegeben werden dürfen.

Regelmäßig tritt der Geschädigte dem Werkstattbetreiber auch seine Ansprüche gegen den Versicherer als Gegenleistung für die Reparatur ab. ²² Die rechtliche Konstruktion, in der der Geschädigte als Gläubiger der Versicherungsleistung und als Schuldner des Entgelts der Angelpunkt ist, wird so um ihn bereinigt. Die faktische Abwicklung der Reparatur und die Verrechnung erfolgen direkt zwischen Werkstattbetreiber und Versicherer.

Kommt es nicht zur Reparatur, weil diese unmöglich oder unrentabel ist, verlagert sich das „aktive Schadensmanagement“ des Versicherers auf die Verwertung des Fahrzeugwracks. ²³ Dabei spielt der Versicherer dem Geschädigten üblicherweise ein Kaufangebot aus einer „Restwertbörse“ zu und fordert ihn auf, sein Kfz auf diesem Weg zu veräußern. In der von der Versicherungswirtschaft betriebenen digitalen „Restwertbörse“ werden häufig höhere Preise erzielt als am lokalen Gebrauchtwagenmarkt, wovon gleichermaßen der Versicherer und der Geschädigte profitieren können (dazu S 49 ff). ²⁴

18 S etwa *Reisinger*, ZVR 2009, 354 (355); krit aber *Ch. Huber*, SV 2016, 82 (83).

19 Vgl LG ZRS Wien 36 R 349/17s.

20 Vgl dazu auch *Pfeffer* in HB Verkehrsunfall II³ Rz 431.

21 Krit *Pamer*, DAR 1999, 299 (306): der Geschädigte werde zum „Spielball“ von Versicherer und Werkstattbetreiber.

22 Dazu *Reischauer* in Rummel³ § 1323 Rz 26.

23 Dazu auch *Lafontaine*, zfs 2015, 125.

24 Vgl *Ch. Huber*, NZV 2020, 84 (86).

B. Problemaufriss

Das aktive Schadensmanagement, das von der Begutachtung über die Reparatur bis zur Verwertung des Wracks reicht, macht den Versicherer faktisch zum Protagonisten der Schadensabwicklung. Das sorgt in Deutschland seit gut 20 Jahren für mitunter heftige Kontroversen.

Vertreter der Versicherungswirtschaft betonen, das aktive Schadensmanagement sei eine Serviceleistung für den Geschädigten.²⁵ Die Schadensabwicklung durch den Kfz-Versicherer gewährleiste eine reibungslose, kostengünstige und rasche Bewältigung des „*Massenproblems*“ Kfz-Schaden.²⁶ Dadurch sei es möglich, die Versicherungsprämien auf niedrigem Niveau zu halten, wovon die gesamte Versichertengemeinschaft profitiere.²⁷

Tatsächlich wird das aktive Schadensmanagement oft mit der Liberalisierung des Versicherungsmarkts in Verbindung gebracht.²⁸ Am umkämpften Versicherungsmarkt kann sich ein effizientes Schadensmanagement nicht nur als Wettbewerbsvorteil gegenüber Konkurrenten, sondern auch als Verkaufsargument gegenüber dem „*Schadenkunden*“²⁹ erweisen. Heute wird das professionelle Schadensmanagement sogar zu den gesamtwirtschaftlichen Funktionen der Versicherung gezählt.³⁰

Die Gegenseite sieht den Geschädigten hingegen „*in die Rolle eines Bittstellers*“ gedrängt.³¹ Es werde „*gerne übersehen*“, dass der Versicherer dem Geschädigten „*nicht nur die Arbeit, sondern auch Verantwortung, Überblick und möglicherweise zustehende Ansprüche*“ wegnehme.³² Die „*Unsicherheit und Unkenntnis*“ des Geschädigten werde vom Versicherer „*häufig zum eigenen Vorteil ausgenützt*“.³³ Der Versicherer sei nicht etwa „*Partner oder Helfer des Unfallgeschädigten*“,³⁴ sondern dessen Anspruchsgegner. Daher laufe der Geschädigte „*Gefahr, eine technisch minderwertige Schadenbeseitigung zu erhalten*“.³⁵ Das Schadensmanagement sei für ihn mehr „*Fluch*“ als „*Segen*“.³⁶

25 Vgl. *Deichl*, VersR 1985, 408; *Engelke*, NZV 1999, 225.

26 *Deichl*, VersR 1985, 408.

27 *Engelke*, NZV 1999, 225.

28 *Mikulla-Liegert*, DAR 1999, 289 (290); *Kuhn* in Buschbell, MAH Straßenverkehrsrecht § 22 Rz 172.

29 *Engelke*, NZV 1999, 225 (226).

30 *Armbrüster*, Privatversicherungsrecht² Rz 218, 1218 ff.

31 *Knobl*, AUTO & Wirtschaft, Dezember 2011, 18.

32 *Lorenz*, DS 2017, 6 (8); krit. auch *Kuhn* in Buschbell, MAH Straßenverkehrsrecht § 22 Rz 164 ff.

33 *Mikulla-Liegert*, DAR 1999, 289 (290).

34 *Pamer*, DAR 1999, 299 (300).

35 *Mikulla-Liegert*, DAR 1999, 289 (294).

36 *La Malfa*, zfs 2015, 601; krit. auch *Kuhn*, NZV 1999, 229.

Dass mit solchen Pauschalabwertungen oft genug eigene Geschäftsinteressen abgesteckt werden, liegt auf der Hand. So wird in Deutschland insbesondere von anwaltlicher Seite die Schadensabwicklung durch den Rechtsanwalt als überlegenes Gegenmodell zur Schadensabwicklung durch den Versicherer propagiert. Freilich eigne sich aber auch nicht jeder Rechtsanwalt zum Schadensmanager; den Markt aufteilen sollen sich nur „auf dem Gebiet des Verkehrsrechts spezialisierte“³⁷ Rechtsanwälte.

„Unfallopfer sind eben auch Kunden“;³⁸ und um die Gunst dieser Kunden rittern die deutschen Versicherer mit den einschlägig spezialisierten Fachanwälten und den Kfz-Sachverständigen. Beide sind starke und gut organisierte Gegenspieler, die sich bislang etwa erfolgreich gegen Versuche der deutschen Versicherungswirtschaft gewehrt haben, die Begutachtung durch den Kfz-Sachverständigen – wie in Österreich – selbst zu organisieren (dazu noch S 52 ff).

In Österreich hingegen treten entsprechende Konflikte kaum zu Tage, was zunächst daran liegen könnte, dass die Diskussion um den Kfz-Schaden im Allgemeinen weniger intensiv geführt wird als in Deutschland.³⁹ Das führen Beobachter nicht zuletzt darauf zurück, dass die deutschen Versicherer in der Regel prozessfreudiger seien als ihre österreichischen Pendant.⁴⁰

Freilich legt die niedrige Prozessquote⁴¹ bei Verkehrsunfällen (dazu oben S 1 f) nahe, dass die außergerichtliche Schadensabwicklung in den allermeisten Fällen schlicht reibungslos funktionieren dürfte. Der Geschädigte erhält in der Regel binnen weniger Tage die Reparaturfreigabe; innovative digitale Lösungen versprechen gar eine Freigabe binnen weniger Stunden.⁴² Viele Geschädigte werden diesen Service schätzen und im Schadensmanagement des Versicherers daher mehr „Segen“ als „Fluch“ sehen.

Dieser positive Gesamteindruck hilft freilich nicht, wenn sich im Einzelfall der Geschädigte doch einmal verkürzt fühlt. Angesichts des großen Einflusses des Versicherers auf die Schadensabwicklung fragen sich nämlich auch unbefangene Betrachter mitunter: „Ist da nicht die Versuchung vorprogrammiert, da ein bisschen und dort ein bisschen [zu Lasten des Geschädigten] zu kürzen?“⁴³

37 *Kuhn* in Buschbell, MAH Straßenverkehrsrecht § 22 Rz 201 ff; s auch *Pamer*, DAR 1999, 299 (307 f).

38 *Ch. Huber*, ZVR 2008, 532; vgl auch *Mikulla-Liegert*, DAR 1999, 289.

39 *Ch. Huber*, ZVR 2008, 532 (533); *Karner*, ZVR 2010, 476.

40 *Ch. Huber*, ZVR 2008, 532 (533); *Karner*, ZVR 2010, 476.

41 Vgl *Karner*, ZVR 2010, 476; s auch für Deutschland *Macke*, DAR 2000, 506.

42 *Lorenz*, DS 2017, 6.

43 *Macke*, DAR 2000, 506 (514).

Wie ist etwa vorzugehen, wenn der Geschädigte für die Reparatur eines Lack-schadens eine aufwändige und kostspielige „Beilackierung“ wünscht, während der Versicherer eine „einfache“ Lackierung für ausreichend hält (dazu S 17 ff)?⁴⁴ Wer entscheidet, ob ein Schaden mittels „*Smart Repair*“ beseitigt werden kann oder ob auf aufwändigere Reparaturmethoden zurückgegriffen werden muss?⁴⁵ Darf der Geschädigte, der der Einschätzung des vom Versicherer beauftragten Sachverständigen misstraut, einen eigenen Sachverständigen nominieren (dazu S 52 ff)? Darf der Geschädigte die Reparatur in der Werkstatt seines Vertrauens vornehmen lassen, oder muss er sich auf eine (kostengünstigere) Partnerwerkstatt des Versicherers verweisen lassen (dazu S 42 ff)?

Wie ist vorzugehen, wenn sich erst im Laufe der Reparatur herausstellt, dass beim Fahrzeug ein Totalschaden vorliegt, obgleich der Sachverständige zunächst von der Wirtschaftlichkeit der Reparatur ausging (dazu S 20 ff)? Muss der Geschädigte im Totalschadensfall ein Angebot aus einer Restwertbörse annehmen, obwohl er das Wrack lieber auf anderem Wege oder gar nicht verkaufen möchte (dazu S 49 ff)?

Diese Fragen beschäftigen die Praxis immer wieder. Betroffen sind davon nicht nur Geschädigte und Versicherer, sondern auch Werkstattbetreiber und Sachverständige. Teilt etwa der Versicherer dem Werkstattbetreiber mit, dass auf eine Beilackierung verzichtet werden könne, sitzt der Werkstattbetreiber zwischen den Stühlen, wenn er eine solche Beilackierung für erforderlich hält, um den Reparaturauftrag des Geschädigten zu erfüllen (dazu S 19).⁴⁶ Es ist daher für alle Beteiligten von Bedeutung, wie die skizzierten Fragen zu lösen sind.

III. Rechtliche Standortbestimmung

Im Rahmen einer rechtlichen Standortbestimmung ist dabei eine erste Weichenstellung vorzunehmen. Bislang wurde der Einfachheit halber immer undifferenziert vom „Geschädigten“ gesprochen. Damit war sowohl der Geschädigte im Haftpflichtrecht als auch der (fremd- oder selbstgeschädigte) Versicherungsnehmer in der Kaskoversicherung gemeint. Für die gesamte weitere Untersuchung ist aber zwischen Haftpflicht- und Kaskoversicherung streng zu unterscheiden.⁴⁷ Diese Trennung kann zwar in den institutionalisierten faktischen Abläufen manchmal in den Hintergrund geraten; die rechtlichen Parameter sind aber in beiden Sparten völlig verschieden.

44 Dazu *Pfeffer* in HB Verkehrsunfall II³ Rz 435.

45 Dazu *Ch. Huber*, SV 2016, 82 (84 ff).

46 Dazu *Pfeffer* in HB Verkehrsunfall II³ Rz 435.

47 Vgl auch *Macke*, DAR 2000, 506 (514); *Mikulla-Liebert*, DAR 1999, 289.

A. Kaskoversicherung

In der Kaskoversicherung besteht zwischen dem „geschädigten“ Versicherungsnehmer und dem Versicherer ein Vertragsverhältnis. Versicherer und Versicherungsnehmer können privatautonom die Bedingungen der Ersatzpflicht regeln.⁴⁸ So ist in der Kaskoversicherung etwa häufig ein Selbstbehalt vereinbart; der Versicherungsnehmer muss dann (anders als der schuldlose Geschädigte im Haftpflichtrecht) einen Teil des Schadens selbst tragen.⁴⁹

Die Parteien des Versicherungsvertrags können somit – innerhalb der allgemeinen Grenzen der Privatautonomie (§ 879 ABGB) und allenfalls innerhalb der besonderen Schranken des Verbraucherschutzes (§ 6 KSchG) – auch die Modalitäten der Schadensabwicklung frei festlegen. Damit ist die maßgebende Rechtsgrundlage der Versicherungsvertrag: wie viel Einfluss der Versicherer auf die Schadensabwicklung nehmen darf, ergibt sich primär aus dem Versicherungsvertrag. Es stellen sich daher Fragen der Vertragsauslegung und allenfalls Fragen der Inhalts- und Transparenzkontrolle von (Versicherungs-)Verträgen, womit die immanenten Grenzen der Privatautonomie angesprochen sind (S 89 ff).

B. Haftpflichtversicherung

Völlig anders ist die Ausgangslage hingegen in der Haftpflichtversicherung. Hier steht der Geschädigte in keiner vertraglichen Beziehung zum Haftpflichtversicherer (des Schädigers!). Zwischen beiden besteht vielmehr (nur) ein gesetzliches Schuldverhältnis.⁵⁰

Die Rechte und Pflichten des Haftpflichtversicherers ergeben sich daher nicht aus dem Versicherungsvertrag, sondern aus dem Gesetz. Soweit sie nicht im Versicherungsrecht gesondert kodifiziert sind,⁵¹ wird das Rechtsverhältnis zwischen Geschädigtem und Versicherer (wie das Rechtsverhältnis zwischen Geschädigtem und Schädiger) vom Prinzip der Naturalrestitution beherrscht.

Nach § 1323 ABGB hat der Geschädigte bekanntlich gegen den Schädiger einen Anspruch darauf, dass „*alles in den vorigen Stand zurückversetzt*“ wird.

48 BGH NJW 2016, 314 Rz 9; *Armbrüster*, FS Danzl 327 (340); *Ch. Huber*, ÖJZ 2005, 161 (163).

49 Vgl Art 8 AKKB 2015 Musterbedingungen.

50 *Ch. Huber*, SV 2016, 82 (88 f); *Burtscher*, ZVR 2019, 484 (485); vgl BGH VersR 1984, 79; *Ullenboom*, SVR 2016, 321.

51 Vgl etwa § 29a KHVG: der Versicherer muss dem Geschädigten die Ersatzleistung grundsätzlich innerhalb von drei Monaten ab Anzeige anbieten. Der Geschädigte muss umgekehrt dem Versicherer nach § 29 KHVG das Schadensereignis anzeigen und Auskunft erteilen.

Nach dem versicherungsrechtlichen Trennungsprinzip richtet sich die Versicherung nach der Haftung und nicht umgekehrt.⁵² Aufgrund eines gesetzlichen Schuldbeitritts (§ 26 KHVG) haftet der Versicherer daher grundsätzlich wie der Schädiger selbst (zur Beschränkung der Haftung auf eine Geldleistung nach § 49 VersVG s aber noch S 11 ff).

Dass es von diesem Grundsatz auch Ausnahmen gibt, zeigt der Spalttarif für den Ersatz der Mietwagenkosten. Wer auf den Ersatz von Mietwagenkosten gegenüber dem gegnerischen Haftpflichtversicherer vorab verzichtet, erhält einen Nachlass auf die Versicherungsprämie beim eigenen Haftpflichtversicherer.⁵³ Diese Abweichung von den allgemeinen Regeln der §§ 1293 ff ABGB⁵⁴ ist aber in § 21 KHVG gesetzlich vorgesehen und bedarf einer besonderen vertraglichen Vereinbarung (eines Vorausverzichts zugunsten Dritter) zwischen dem Geschädigten und seinem eigenen Versicherer.⁵⁵

Wo eine solche vertragliche Vereinbarung fehlt, richtet sich die Leistungspflicht des Versicherers hingegen nach dem Grundverhältnis zwischen Schädiger und Geschädigtem.⁵⁶ Daher muss sich auch die Schadensabwicklung am Grundverhältnis zwischen Schädiger und Geschädigtem orientieren. Für die Haftpflichtversicherung sind somit alle Streitfragen aus dem Schadenersatzrecht heraus zu lösen. Der Haftpflichtversicherer hat keine stärkere Rechtsstellung als der Schädiger, für den er einzustehen hat.

Die folgenden Überlegungen müssen folglich zwischen der Schadensabwicklung durch den Kaskoversicherer und der Schadensabwicklung durch den Haftpflichtversicherer streng unterscheiden. Den Anfang macht dabei das gesetzliche Schuldverhältnis in der Haftpflichtversicherung.

52 Statt aller *Armbrüster*, Privatversicherungsrecht² Rz 1835, Rz 1913; *Kerschmer*, FS Fenyves 225 (332); ausf *Ch. Huber*, Schadensberechnung 96 ff, 228, der eine Ausrichtung des Schadenersatzrechts an den Bedürfnissen der Haftpflichtversicherungswirtschaft ausdrücklich ablehnt.

53 Zur Zulässigkeit des Spalttarifs OGH 8 Ob 259/74; *Hinteregger* in Kletečka/Schauer, ABGB-ON^{1.04} § 1323 Rz 32.

54 Zum Ersatz von Mietwagenkosten *Ch. Huber* in Schwimann/Neumayr⁴ § 1323 Rz 68; *Danzl* in KBB⁶ § 1323 Rz 15 ff; *Perner/Spitzer/Kodek*, Bürgerliches Recht⁶ 305.

55 Vgl dazu nur *Mayer-Maly*, ZVR 1973, 289; *Welser*, ZVR 1973, 306.

56 Vgl *Ch. Huber*, ZVR 2008, 532 (534).

