

64. Deutscher Verkehrsgerichtstag

28. bis 30. Januar 2026 in Goslar

## Presse-Information

### **Arbeitskreis V: Reparatur von Unfallschäden mit Gebrauchteilen**

- Chancen für Nachhaltigkeit in der Schadenregulierung – wo hakt es, wo klappt es?
- Der schmale Grat zwischen Unter- und Überkompensation
- Rechtliche Rahmenbedingungen und technische Qualitätsstandards in der Praxis

**Leitung** **Prof. Dr. Hans-Georg Bollweg**, Ministerialrat im Bundesjustizministerium a. D., Berlin

**Referent** **Dr. Christian Sahr**, Geschäftsführer, AZT Automotive GmbH, Allianz Zentrum für Technik, Ismaning

**Referent** **Jens Dötsch**, Fachanwalt für Verkehrsrecht, Fachanwalt für Versicherungsrecht, Mitglied im Vorstand der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des DAV, Kanzlei RAe Görgen & Dötsch, Andernach

**Referent** **Marco Schmitz**, Kfz-Sachverständiger, Vize-Präsident des Bundesverbands der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e. V. (BVK), Itzehoe

**Referentin** **Dr. Soledad Bender**, Richterin am Oberlandesgericht München, 10. Zivilsenat (Verkehrsunfallsachen)

### **Soll oder muss man aus Kosten- und Umweltgründen künftig bei der Reparatur von Unfallschäden gebrauchte Ersatzteile verwenden?**

Die Verwendung von gebrauchten Ersatzteilen bei der Reparatur eines Unfallschadens ist in der Praxis bislang kein Standard, obwohl Nachhaltigkeitsaspekte und Kosteneffizienz das eigentlich nahelegen. In der Kasko- wie in der Kfz-Haftpflichtversicherung werden grundsätzlich Neuteile verwendet. Bereits der 37. Deutsche Verkehrsgerichtstag hatte 1999 den Einsatz von gebrauchten Ersatzteilen aus ökologischen wie ökonomischen Gründen befürwortet, getan hat sich seitdem aber nicht viel. Nun gibt es erneut Ansätze von Versicherern, zur „zeitwertgerechten“ Reparatur umzusteuern.

Diskutiert werden deshalb die Voraussetzungen und Hindernisse für den verstärkten Einsatz geprüfter Gebrauchteile bei Unfallreparaturen. Im Fokus stehen rechtliche und praktische Fragen zur Schadenregulierung in der Kasko- und Haftpflichtversicherung insbesondere:

- Lässt sich eine nachhaltige Reparaturpraxis rechts- und versicherungssicher gestalten? Wenn ja, wie?
- Wie kann der Markt die Gleichwertigkeit gebrauchter Ersatzteile gewährleisten? Wo funktioniert die Nutzung und Beschaffung von Ersatzteilen aus dem Gebrauchteilemarkt bereits, wo bestehen noch Probleme oder Stolpersteine? Welche Gebrauchteile kommen primär infrage und welche scheiden aus?
- Welche Regelungen gelten für Garantie und Gewährleistung, und wie werden die Rechte von Verbraucherinnen und Verbraucher gewahrt?

### Kurzfassung des Referats

„Versicherungstechnische Sicht und Erfahrungen des Marktes zur Umsetzung der Reparatur mit Gebrauchteilen“

**Dr. Christian Sahr**, Allianz Zentrum für Technik, Geschäftsführer

---

Der Vortrag beleuchtet das Potenzial von Gebrauchteilen („Green Parts“) sowie den Stand der Umsetzung und die Herausforderungen im Markt aus technischer Sicht

Allein in Deutschland könnten jährlich über 420.000 Tonnen CO<sub>2</sub> vermieden werden, wenn verwertbare Teile aus Totalschäden systematisch wiederverwendet werden würden. Beispiele aus dem Ausland zeigen, dass die Integration von Gebrauchteilen erfolgreich sein kann. Neben hilfreichen gesetzlichen Vorgaben ist es vor allem der Wille zur nachhaltigen Reparatur. Die EU-Altfahrzeugverordnung wird die Vermarktung von Totalschäden zusätzlich beeinflussen und die Kreislaufwirtschaft fördern.

Die Arbeitsgruppe „Alternative OEM-Ersatzteile“ der Deutschen Kommission für Lack und Karosserieinstandsetzung (DeKoLaKa) arbeitet an einem Merkblatt, das daten- und faktenbasierte Empfehlungen für die Etablierung eines funktionierenden Marktes für Gebrauchteile geben soll. Ziel ist es, alle relevanten Aspekte – von der Teileauswahl über Qualitätskriterien bis hin zu Garantiebedingungen – transparent und praxisnah zu dokumentieren. Ein modularer Ansatz („Puzzlesteine“) strukturiert die Umsetzung. Hierzu gehören vor allem eine Positivliste geeigneter Bauteile, das Bauteilalter, Aspekte zu Garantie und Gewährleistung, die Integration in das Versicherungsprodukt, die FIN-Programmierung, Qualitätskriterien, der Anlieferzustand sowie die Definition von Zusatzaufwänden.

Zu den Herausforderungen zählen die Verfügbarkeit von Teilen, die Integration in Versicherungsprodukte, die Sensibilisierung von Kunden, die Abstimmung von wirtschaftlichen Anreizen und Werkstätten im Schadenfall und die Etablierung marktweiter Standards. Die Zusammenarbeit zwischen Versicherern, Werkstätten und Kundschaft ist dabei essenziell, um nachhaltige Reparaturen als Standard zu etablieren und die Vorteile für Umwelt und Wirtschaft zu realisieren.

Die Verwendung von Gebrauchteilen ist ein wirkungsvolles Instrument zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen und zur Förderung der Kreislaufwirtschaft im Kfz-Schadenmanagement. Die Umsetzung erfordert ein Zusammenspiel aus regulatorischen Rahmenbedingungen, technischen Standards und einer offenen Kommunikation zwischen allen Beteiligten. Deutschland kann von internationalen Best Practices lernen und durch gezielte Maßnahmen einen nachhaltigen Wandel im Reparaturprozess vorantreiben.

### Kurzfassung des Referats

Chancen und Gefahren für die Verbraucher bei einer Reparatur mit gebrauchten Ersatzteilen

**Jens Dötsch**, Fachanwalt für Verkehrsrecht, Fachanwalt für Versicherungsrecht, Kanzlei RAe Görgen & Dötsch, Andernach

---

Die Reparatur mit gebrauchten Ersatzteilen wird von einigen Versicherern forciert und insbesondere mit dem Argument begründet, dass hiermit eine geringere CO<sub>2</sub>-Umweltbelastung einhergehe. Ob dies zutrifft oder nicht, wird für die meisten Geschädigten erst einmal dahinstehen. Denn deren Überlegungen werden mit Sicherheit erst einmal dahin gehen, vollständigen Schadensersatz zu erhalten und/oder Schwierigkeiten mit einer Reparatur mit gebrauchten Ersatzteilen zu vermeiden, so – ökologisch – sinnvoll die Reparatur mit gebrauchten Ersatzteilen auch sein mag.

Daher muss zuerst durch unabhängige Dritte – zum Beispiel anerkannte Prüfgesellschaften – sichergestellt sein, dass die gebrauchten Teile technisch einwandfrei und von Alter und Abnutzung dem beschädigten Bauteil gleichwertig sind. Nur so kann der Geschädigte sicher sein, dass ihm mit dem Einbau gebrauchter Teile kein Schaden entsteht und beispielsweise bei Finanzierung oder Leasing eine reibungslose Rückgabe des Fahrzeugs gewährleistet ist und/oder Schwierigkeiten mit der Herstellergarantie oder Gewährleistungsansprüche ausgeschlossen werden können.

Zudem sind jegliche Schäden wegen des Einbaus eines gebrauchten Teils – zum Beispiel höhere Mietwagenkosten, weil die Beschaffung des gebrauchten Ersatzteils länger dauert als die eines neuen – vom Schädiger zu übernehmen.

Auch darf der Geschädigte nicht zum Spielball etwaiger unterschiedlicher Interessen der Werkstatt und des Versicherers werden, weil zum Beispiel der Versicherer die Reparatur mit einem gebrauchten Ersatzteil fordert, die Werkstatt dies aber – berechtigt oder nicht – verweigert und den Auftrag nur mit einem Neuteil ausführen will. Der Geschädigte muss sich weiterhin auf die Einschätzung seines Sachverständigen/seiner Werkstatt wegen des Reparaturweges verlassen dürfen.

Auf der anderen Seite könnte die Reparatur mit gebrauchten Ersatzteilen für den Geschädigten auch Chancen bieten, zum Beispiel dann, wenn eigentlich ein wirtschaftlicher Totalschaden vorliegt und nur der sogenannte Wiederbeschaffungsaufwand zu ersetzen wäre, aber die Kosten einer Reparatur mit gebrauchten Ersatzteilen unterhalb des sogenannten Wiederbeschaffungswertes liegen. Dann könnte der Geschädigte bei fiktiver Abrechnung nach Ablauf von sechs Monaten und der Weiternutzung des Wagens in verkehrssicherem Zustand die vollen Reparaturkosten verlangen und nicht nur den geringeren Wiederbeschaffungsaufwand.

## Kurzfassung des Referats

Reparatur mit Gebrauchteilen: Gute Idee, schwierig in der Umsetzung

### Marco Schmitz

Kfz-Sachverständiger, Vize-Präsident des Bundesverbands der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e. V. (BVK), Itzehoe

---

Gebrauchte Ersatzteile spielen in der Schadenregulierung derzeit nur eine sehr untergeordnete Rolle. In der Praxis kommen sie überwiegend in Ausnahmefällen zum Einsatz, etwa wenn ein Geschädigter an der Schwelle zum wirtschaftlichen Totalschaden ein Fahrzeug unbedingt erhalten möchte. Zwar scheint das Angebot an Gebrauchteilen groß, es muss jedoch immer zum konkreten Einzelfall passen und zu einem vorhersehbaren Preis verfügbar sein – und zwar sowohl zum Zeitpunkt der Kalkulation als auch zum Zeitpunkt der Reparatur. Tatsächlich unterliegen Preisbildung und Abrufbarkeit aber Marktmechanismen, die einer verlässlichen Kalkulation im normalen Haftpflichtschaden entgegenstehen. Hinzu kommt, dass der Nachweis einer technischen Gleichwertigkeit eines gebrauchten Ersatzteils heute nur eingeschränkt vorab möglich ist. Dabei können nicht nur Änderungen innerhalb von Bauzeitfenstern zu Abweichungen führen, sondern bspw. auch innerhalb einzelner Lackchargen.

Bei heute üblichen Kunststoff-Außenhautteilen ist zudem vorab oftmals nicht überprüfbar, ob nach einer Reparatur mit einem konkreten gebrauchten Ersatzteil die darunterliegende Sensorik noch funktioniert. Zumal die Fahrzeuge nicht erkennen, wenn die gesendeten Radarsignale durch den Lackaufbau zu stark gedämpft werden, bspw. nach einer zusätzlichen Lackierung. Zwar gibt es strenge Herstellervorgaben für die Reparaturen solcher Karosserieteile, es fehlt aber an allgemein gültigen Regeln und Prozessen für die Prüfung und Klassifizierung gebrauchter Ersatzteile, die der aktuellen Fahrzeugtechnik Rechnung tragen.

Auch der Markt reagiert unterschiedlich: Bei reinen Gebrauchswertfahrzeugen kann sich der Einsatz gebrauchter Ersatzteile neutral auswirken. Bei jüngeren und hochwertigen Fahrzeugen dürften sicht- oder nachvollziehbare Abweichungen dagegen regelmäßig zu Nachfrage- und Preisabschlägen führen. Denn Wertminderungen entstehen durch die Wahrnehmung am Markt.

Ein Verweis auf eine Reparatur mit Gebrauchteilen setzt voraus, dass vorab Gleichwertigkeit sichergestellt werden kann. Die dafür notwendigen Prüfungen wären jedoch aufwendig und kaum alltagstauglich. Aus technischer Sicht ist der flächendeckende Einsatz gebrauchter Ersatzteile im Haftpflichtschadenfall daher aktuell weder standardisierbar noch verlässlich kalkulierbar. Neuteile bleiben der Regelfall, der Einsatz gebrauchter Ersatzteile weiterhin ein Sonderfall der Schadenregulierung.

## Kurzfassung des Referats

Rechtliche Grundlagen der Reparatur von Unfallschäden mit Gebrauchtteilen

**Dr. Soledad Bender**

Richterin am Oberlandesgericht München, 10. Zivilsenat (Verkehrsunfallsachen)

---

Im Bereich der Kaskoversicherung herrscht - in den Grenzen der richterlichen Inhaltskontrolle gemäß §§ 305 ff. Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) – in der Regel Vertragsfreiheit. Daher erscheint es grundsätzlich rechtlich unbedenklich, im Rahmen eines Kaskoversicherungsvertrags für den Fall eines Kfz-Schadens eine Reparatur mit Gebrauchtteilen ausdrücklich vorzusehen, sei es generell, sei es nur bei speziellen Teilen.

Viele Versicherer dürften sich bei der vertraglichen Ausgestaltung an dem Musterwerk des Gesamtverbands der Versicherungswirtschaft, den sog. AKB („Allgemeinen Bedingungen für die Kfz-Versicherung“) orientieren, welches bereits in der aktuellen Fassung Tendenzen hin zu einer Reparatur mit Gebrauchtteilen erkennen lässt.

Im Bereich der obligatorischen Kfz-Haftpflichtversicherung sind die schadensrechtlichen Regelungen maßgeblich: Gemäß § 249 BGB kann der Geschädigte die Kompensation seines Schadens verlangen, nicht weniger, aber auch nicht mehr. Sofern ein Gebrauchtteil dem beschädigten Fahrzeugteil technisch gleichwertig und für den Geschädigten ohne Weiteres verfügbar ist, kann eine fachgerechte und vollständige Reparatur eines Unfallschadens grundsätzlich auch unter Verwendung von Gebrauchtteilen gelingen. Dies hat auch die höchstrichterliche Rechtsprechung in der Vergangenheit grundsätzlich bestätigt. Zwar wäre dem Geschädigten ein etwaiger (größerer) merkantiler Minderwert gemäß § 251 BGB zu ersetzen. Ein Abzug „neu für alt“ würde hingegen entfallen.

Sofern für die beschädigten Fahrzeuge noch Gewährleistungsrechte oder Garantien bestehen, dürfte eine unfallbedingte Reparatur mit Gebrauchtteilen grundsätzlich auch dort zu keinen (rechtlichen) Verwerfungen führen. Abweichungen vom gesetzlichen Gewährleistungsrecht zum Nachteil des Verbrauchers sind weitestgehend ausgeschlossen (§ 476 BGB) oder unterliegen der richterlichen Inhaltskontrolle. Ebenso unterstehen Garantiebedingungen der richterlichen Inhaltskontrolle. So sind nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung Klauseln unwirksam, die Garantieansprüche unabhängig von der Ursächlichkeit der Obliegenheitsverletzung für den eingetretenen Schaden ausschließen.