

Dem Kl ist die Nutzung des beim Unfall vom 25. 10. 05 beschädigten Kleintransporters im Jahre 2005 für die Dauer von mindestens 14 Wochentagen entzogen worden.

Es ist bewiesen und wird inzwischen von den Bekl nicht mehr in Abrede gestellt, dass der Kleintransporter des Kl erhebliche Sachschäden aufwies, die eine aufwändige Reparatur erforderten. Nachdem die Instandsetzungskosten nicht mehr im Streit stehen, ist hieraus auf den Umfang der Arbeiten zu schließen. Der Privatsachverständige der Bekl zu 2) hat bei zügiger Durchführung der Reparaturen durch eine Fachwerkstatt einen reinen Arbeitszeitaufwand von zwölf bis vierzehn Arbeitstagen für erforderlich erachtet. Es ist lebensfremd, bei der Reparatur durch einen Laien, selbst handwerkliche Fertigkeiten unterstellt, von einem kürzeren Reparaturzeitraum auszugehen, zumal sich die Wartezeiten für Originalbauteile, wie sie hier bei der Reparatur durch den Kl durchgängig zum Einsatz gekommen sind, eher verlängert haben dürften. Jedenfalls sind Anhaltspunkte für eine Verkürzung der Reparaturdauer gegenüber einer Reparatur in einer Fachwerkstatt weder von den Bekl vorgetragen noch sonst ersichtlich. Dieser Verlaufsschätzung, die der Senat nach den Grundsätzen des § 287 ZPO vorgenommen hat, steht nicht entgegen, dass das Fahrzeug des Kl bei Klageerhebung noch nicht vollständig instandgesetzt war. Die anfangs noch ausstehenden Blecharbeiten, die inzwischen nachgeholt worden sind, fallen zeitlich kaum ins Gewicht. Angesichts des moderaten Zeitansatzes des Kl können sie vernachlässigt werden.

Der Ansatz von 65 EUR pro Tag ist angemessen.

Das Fahrzeug des Kl war zum Unfallzeitpunkt seit zweieinhalb Jahren zugelassen und wies eine für diesen Zeitraum durchschnittliche Laufleistung von 63.551 km auf. Für die Bemessung der Nutzungsausfallentschädigung ist es mithin noch als neues Fahrzeug i.S. der Tabellen Küppersbusch (Fortsetzung von Sanden/Danner; für das Jahr 2005 auszugsweise in: NJW 2005, 32) einzuordnen. Zwar ist der Fahrzeugtyp des Kl darin nicht ausdrücklich aufgeführt, vergleichbare Kleintransporter sind jedoch der Gruppe H (65 EUR) zugeordnet. . ."

Schätzgrundlage des Mietwagen-Normaltarifs

Prof. Dr. Claus Neidhardt, Aktuar (DAV)

Prof. Dr. Jürgen Kremer

Fachbereich Wirtschaftsmathematik

RheinAhrCampus Remagen

I. Einführung

Bei der Schätzung des Normaltarifes im Zusammenhang mit der Ermittlung erforderlicher Mietwagenkosten im Sinne des § 249 BGB wird nach § 287 ZPO in der Regel die SchwackeListe-Automietpreisspiegel herangezogen. Die Ausgaben ab 2006 werden seitens der Versicherungswirtschaft vermehrt als nicht geeignete Schätzgrundlage angegriffen. Dabei bezieht man sich u.a. auf einen Aufsatz von Richter (VersR 2007, 620), eine Arbeit von Klein („Bewertung der Erhebungs- und Auswertungsmethoden des Automietpreisspiegels der Schwacke GmbH“) und einige Urteile von Instanzgerichten. In diesen wird weiterhin behauptet, dass die Werte der SchwackeListe-Automietpreisspiegel von 2003 nach 2006 extreme Preissteigerungen belegen würden.

Ziel dieser Untersuchung ist es, die Preisentwicklung für den Normaltarif gemäß Schwacke-Liste im Zeitraum von 2000 bis 2008 zu analysieren; zusätzlich wird eine kurze Beurteilung der aktuellen Alternativerhebung des Fraunhofer-Instituts IAO „Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2008“ gegeben.

II. Erläuterung der verwendeten statistischen Kennzahlen

Die Schwacke-Liste 2007 erhebt Mietpreise der Autovermietungsunternehmen in Abhängigkeit von Fahrzeugklasse, PLZ-Gebiet und Mietdauer. Aus den erhobenen Daten werden folgende Kennzahlen ermittelt und veröffentlicht:

- Maximaler und minimaler genannter Mietpreis.
- Modus und Anzahl Modus: Der Modus ist der am häufigsten genannte Mietpreis; Anzahl Modus gibt an, wie oft dieser Mietpreis genannt wurde.
- Arithmetisches Mittel: Das arithmetische Mittel ist die gebräuchlichste statistische Kennzahl. Sie ergibt sich als Summe der genannten Preise, geteilt durch die Anzahl der Nennungen, muss aber nicht mit einem der genannten Mietpreise übereinstimmen.
- Nahes Mittel: Das nahe Mittel ist der genannte Mietpreis, der dem arithmetischen Mittel am nächsten liegt.
- Median: Werden die genannten Mietpreise aufsteigend aufgelistet, so ergibt sich der Median als Wert in der Mitte der Liste (bei ungerader Anzahl Nennungen) bzw. als arithmetisches Mittel der mittleren beiden Werte (bei gerader Anzahl Nennungen). Die Schwacke-Liste unterscheidet hier zwischen Median 1 und Median 2 für ungerade bzw. gerade Anzahl der Nennungen und verwendet zur Ermittlung des Median 2 die ungebräuchliche Methode, den höheren der beiden mittleren Werte aufzuführen.

Wir veranschaulichen diese Kennzahlen an folgendem Beispiel:

Genannt seien die fünf Werte 2,2,6,7,8.

Maximaler Wert ist 8, minimaler Wert ist 2.

Modus ist 2, der als einziger Wert zweimal genannt wurde (d.h. Anzahl Modus ist 2).

Das arithmetische Mittel ist $(2+2+6+7+8)/5 = 5$, das nahe Mittel ist 6.

Median ist ebenfalls 6 (der dritte Wert bei aufsteigender Sortierung).

Nun nehmen wir an, dass zwei Nennungen wie folgt geändert werden: Ein Anbieter erhöht seinen Preis von 2 auf 3; ein anderer reduziert seinen Preis von 7 auf 6. Die neue Liste lautet dann 2,3,6,6,8. Es ist leicht zu sehen, dass sich die Kennzahlen maximaler und minimaler Wert, arithmetisches Mittel, nahes Mittel und Median dabei nicht verändern. Der Modus dagegen steigt von 2 auf 6 an; Anzahl Modus bleibt bei 2.

III. Untersuchung der jährlichen Preisentwicklung 2000 – 2008

Bereits das einfache Beispiel aus Abschnitt II. zeigt, dass der Modus erheblich sensibler reagiert als die anderen statistischen Kennzahlen, da er nicht nur gegenüber einer Veränderung des Preisniveaus sondern auch gegenüber einer Verschiebung im Preisgefüge anfällig ist.

Dies bestätigt sich bei einer Untersuchung der Preisentwicklung für Autovermietungen: Die Schwacke-Liste führt ab dem Jahr 2006 sowohl arithmetisches Mittel als auch Modus der Mietpreise auf, so dass eine vergleichende Untersuchung vorgenommen werden kann. Wir ziehen dazu die Werte des Bundesdurchschnitts heran; zusätzlich wird über die verschiedenen Fahrzeugklassen gemäß der Struktur eines typischen Fuhrparks gemittelt. Dabei wird die Fuhrparkstruktur aus Neidhardt, Kremer „Ein betriebswirtschaftlicher Kalkulationsansatz für Mietpreise im Unfallsatztarif“ (NZV 2005, 171 ff.) zu Grunde gelegt. Neben dem Anstieg der Tages- und Wochenmietpreise wird der Anstieg eines gemittelten Preises, bei dem davon ausgegangen wird, dass 60% der Vermietungstage eines typischen Autovermietungsunternehmens auf Tagesmieten und 40% auf Wochenmieten entfallen, berechnet.

Für den jährlichen Preisanstieg ergeben sich folgende Ergebnisse:

	Preisentwicklung p.a. 2006 – 2008 auf Basis	
	Arithmetisches Mittel	Modus
Tagesmietpreis	– 2,0%	+ 7,1%
Wochenmietpreis	± 0,0%	+ 4,5%
Gemittelt (60% / 40%)	– 1,3%	+ 6,1%

Da das arithmetische Mittel die stabilere statistische Kennzahl ist, ist die Preisentwicklung auf Basis des arithmetischen Mittels als der verlässlichere Wert anzusehen. Arithmetisches Mittel und Modus liefern also entgegengesetzte Aussagen zur Preisentwicklung 2006 – 2008: Während durch Verwendung des Modus ein deutlicher Preisanstieg vorgespiegelt wird, zeigt die Verwendung des arithmetischen Mittels, dass die Mietpreise tatsächlich gesunken bzw. bei Wochenmietpreisen gleichgeblieben sind. Wir möchten betonen, dass diese unterschiedlichen Entwicklungen keineswegs ein Indikator für mangelnde Qualität der Daten der Schwacke-Liste sind, sondern eher als Anzeichen für die Authentizität dieser Daten angesehen werden können. Für die Untersuchung zukünftiger Preisentwicklungen empfehlen wir jedoch unbedingt die Verwendung des arithmetischen Mittels.

Für die Jahre 2000 und 2003 stellt die Schwacke-Liste nur den Modus (damals noch als gewichtetes Mittel bezeichnet) zur Verfügung. Eine Analyse der jährlichen Preisentwicklung für den Zeitraum 2000 bis 2008 muss daher auf dieser Kennzahl basieren. Zur Stabilisierung wird wie oben gemittelt. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

	Preisentwicklung p.a. 2000 – 2008 auf Basis Modus
Tagesmietpreis	+ 0,8%
Wochenmietpreis	+ 4,1%
Gemittelt (60% / 40%)	+ 1,8%

Im Zeitraum 2000 bis 2007 stieg der Verbraucherindex „Verkehr“ um durchschnittlich 2,8% p.a. Die Steigerungsraten der Mietpreise eines typischen Unternehmens liegen daher im Mittel deutlich unterhalb dieses Wertes. Der oben angeführte Vergleich zwischen der Preisentwicklung auf Basis des arithmetischen Mittels und des Modus weist darauf hin, dass dieser Preisanstieg bei Verwendung des arithmetischen Mittels noch geringer ausfallen könnte. Von einer drastischen Erhöhung der Automietpreise kann daher in keinem Fall die Rede sein.

IV. Aussagekraft der Daten des Automietpreisspiegels

1. Prof. Dr. Klein weist zu Recht darauf hin, dass die Verwendung des Modus als Lagemaß sehr unüblich ist. Schwacke gibt jedoch im Vorwort 2003 (S. VI.) an, diesen Wert als am häufigsten genannten Preis aufgrund der BGH-Rechtsprechung zur Erkundungspflicht des Geschädigten aufzuführen. In einem Modell, in dem der Geschädigte zufällig einen Anbieter auswählt, um von diesem einen Richtpreis zu erfahren, ist der Modus der Maximum-Likelihood-Schätzer für den Richtpreis; seine Verwendung ist damit auch aus mathematischer Sicht begründet.

2. Prof. Dr. Klein schlägt in seinem Gutachten als weitere Kennzahl ein gewichtetes Mittel vor. Hierfür müssten jedoch als korrekte Basis der Mittelung Umsatzgrößen der Unternehmen, idealerweise noch nach Geschäftssegment (Einzel- und Firmenkunden, Tages-, Wochen- und Monatsvermietungen usw.) aufgeschlüsselt, verwendet werden. Da diese Daten aber in der Regel dem Geschäftsgeheimnis unterliegen, also nicht frei erhältlich sind, ist die Er-

mittlung gewichteter Mittel nach unserer Einschätzung nicht praktikabel.

3. Der Anregung von Prof. Dr. Klein, Ausschöpfungsquoten anzugeben, trägt die Schwacke-Liste ab 2007 insofern Rechnung, als angegeben wird, wie viele Unternehmensdaten von wie vielen Vermietstationen ausgewertet wurden. Die Anzahl der Nennungen wird dabei nach PLZ-Gebiet aufgegliedert. Weiterhin wird angegeben, wie viele Betriebe keine Daten zur Verfügung gestellt haben. Die Gesamtzahl der im Autovermietungsgebiet tätigen Unternehmen, aus der theoretisch eine Erhebungsquote der Schwacke-Liste ermittelt werden könnte, lässt sich in einem so differenzierten und unübersichtlichen Markt nicht praktikabel ermitteln, da ständig neue Unternehmen die Geschäftstätigkeit aufnehmen, alte sie einstellen und eine Vielzahl von Unternehmen nur Fahrzeuge in speziellen Segmenten vermietet oder die Vermietung nur als Nebentätigkeit ausübt.

4. Mit Modus, arithmetischem Mittel, Medianwerten, Minimum und Maximum stellt die Schwacke-Liste inzwischen alle gebräuchlichen, als Lagemaße geeigneten statistischen Kennzahlen zur Verfügung, die auf Basis der gemeldeten Werte auf einfache und unkontroverse Weise ermittelt werden können. Zusammen mit der Anzahl der Nennungen erlauben diese Angaben unseres Erachtens eine gute Einschätzung des Preisgefüges im jeweiligen Postleitzahlgebiet. Als Basis für die Preisfindung kann aufgrund der o. a. Argumentation der Modus beibehalten werden; für die Untersuchung der Preisentwicklung sollte dagegen grundsätzlich das arithmetische Mittel herangezogen werden. Minimum, Maximum und Median der genannten Preise erlauben es, Besonderheiten im Preisgefüge zu erkennen. Die Anzahl der Nennungen ermöglicht eine Bewertung der statistischen Signifikanz der angegebenen Kennzahlen sowie eine Beurteilung der Wettbewerbssituation im jeweiligen Postleitzahlgebiet.

V. Vergleich mit den Daten der Fraunhofer – IAO – Studie

Das Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO, Stuttgart, hat im Mai 2008 einen Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2008 veröffentlicht. In diesem Marktpreisspiegel werden Ergebnisse einer Internetrecherche und einer telefonischen Preiserhebung dargestellt. Zu den angegebenen Daten und der von Fraunhofer IAO gewählten Erhebungsmethodik haben wir folgende Bemerkungen:

1. Bei der Internetrecherche beschränkt sich Fraunhofer IAO auf Internetportale, die eine verbindliche Buchung erlauben, und damit auf sechs große Anbieter. Aus mathematischer Sicht äußerst problematisch ist dabei die Tatsache, dass in vielen Fällen mehrere Preisnennungen eines Unternehmens innerhalb derselben Fahrzeugklasse ausgewertet wurden. Eine Grundvoraussetzung für die Aussagekraft einer Stichprobe ist aber die Unabhängigkeit der einzelnen Stichprobenwerte, die in diesem Fall offensichtlich nicht gegeben ist. Der reale Stichprobenumfang der gesamten Internetrecherche liegt daher bei höchstens sechs Werten pro Fahrzeugklasse und PLZ-Gebiet; sämtliche darüber hinaus erhobenen Werte müssen mit größtem Misstrauen betrachtet werden, da sie das Ergebnis verfälschen können, ohne die Aussagekraft der Stichprobe zu erhöhen. Einen deutlichen Hinweis auf eine spezielle Datensituation bei der Internetrecherche liefert auch die in vielen Fällen äußerst geringe Streuung der Werte. Ein Beispiel hierfür ist Fahrzeugklasse 4 im PLZ-Gebiet 51, in der sämtliche 29 Nennungen in einem Preisintervall von 75,01 bis 79 Euro liegen. In vielen anderen Fällen lässt sich die geringe Streuung an der sehr niedrigen Standardabweichung, der klassischen mathematischen Streuungskennzahl, feststellen.

Dass solche Werte für einen diversifizierten Markt völlig untypisch sind, ergibt bereits ein Vergleich mit den Standardabweichungen der Daten aus der telefonischen Befragung. Anscheinend liegen überdies bei der Internetbefragung Berechnungs- oder Darstellungsfehler vor, denn in einigen Fällen (z.B. PLZ-Gebiet 48, Fahrzeugklasse 4 und 6) müsste bereits die Streuung zwischen Minimum und Maximum bei der angegebenen Zahl von Nennungen eine höhere Standardabweichung zur Folge haben. In einem Markt, der stark von mittelständischen Unternehmen geprägt wird, belegen die von Fraunhofer IAO aufgeführten Daten nach unserer Einschätzung klar, dass nur ein spezielles Marktsegment untersucht wurde und die Ergebnisse nicht ohne Weiteres auf den gesamten Markt übertragen werden können. Die fragwürdige Stichprobenmethodik sowie die angeführten Fehler schränken die Aussagekraft der Erhebung weiter ein.

2. Fraunhofer IAO weist auf eine Voruntersuchung hin, die nachweise, dass der Anmietzeitpunkt nur in äußerst seltenen Fällen einen Einfluss auf den Preis hat. Diese Aussage ist aus betriebswirtschaftlicher Sicht kontraintuitiv, da längere Vorbuchungszeiten gerade überregional tätigen Vermietern eine bessere Abstimmung des Fuhrparks einer Anmietstation auf die Nachfrage ermöglichen, die durch einen Preisnachlass an die Kunden weitergegeben werden kann. Zudem lassen sich Preisunterschiede je nach Vorbuchungszeit leicht belegen: So bietet eines der marktführenden Unternehmen einen speziellen Frühbucher-Spartarif mit günstigeren Preisen an. Datenmaterial zu der Voruntersuchung von Fraunhofer IAO liegt uns leider nicht vor. Wir möchten jedoch bemerken, dass bei einer solchen vergleichenden Untersuchung auf eine aussagekräftige und übereinstimmende Datenbasis geachtet werden muss. Die von Fraunhofer IAO behaupteten Ergebnisse könnten sich z.B. ergeben, wenn bei kurzfristiger Vorbuchung nur die Preise gut verfügbarer Fahrzeuge erhoben wurden. Dies entspräche ungefähr dem Effekt, dass Last-Minute-Reiseangebote auch nicht teurer sind als regulär gebuchte Reisen – nur sind eben nicht alle Reiseziele auch als Last-Minute-Angebot verfügbar. In der statistischen Terminologie sind die fehlenden Preise dann „missing not at random“ (MNAR); statistische Erhebungen sind bei Vorliegen solcher Effekte nicht verlässlich.

3. Bei der Darstellung der Ergebnisse ihrer telefonischen Erhebung beschränkt sich Fraunhofer IAO auf einstellige Postleitzahl-Bereiche. Die Schwacke-Liste unterscheidet in der Darstellung dagegen nach dreistelligen Postleitzahl-Bereichen. Dies erlaubt die Analyse regionaler Besonderheiten (man vergleiche z.B. die systematischen und z.T. erheblichen Unterschiede zwischen den PLZ-Bereichen 501xxx und 598xx), die aus der Fraunhofer-Erhebung nicht ersichtlich sind.

4. Weiterhin fällt bei der telefonischen Erhebung von Fraunhofer IAO die für einstellige PLZ-Bereiche sehr geringe Anzahl der Nennungen pro Fahrzeugklasse auf. Für den PLZ-Bereich 5xxxx liegt die maximale Anzahl der Nennungen für eine Fahrzeugklasse bei 44. Im Vergleich dazu wertet die Schwacke-Liste in diesem PLZ-Bereich die Daten von 644 Preislisten aus.

Nach unserer Einschätzung wird die Qualität und Eignung der Schwacke-Liste als Marktübersicht über Mietpreise bei Autovermietungen durch die Fraunhofer-Studie nicht in Zweifel gezogen. Aus den genannten Gründen erscheint uns die Fraunhofer-Studie zum Zwecke einer solchen Marktübersicht dagegen wenig geeignet. ■

§§ 249 BGB, 287 ZPO

(Mietwagenkosten: Schwacke 2007 Normaltarif ohne Aufschlag)

AG Leverkusen, Urteil v. 4. 7. 08 - 24 C 155/08 -

Aus den Gründen: ... Den zur Schadensbehebung erforderlichen Betrag schätzt das Gericht auf der Grundlage der Gruppe 10 der SchwackeListe für den Postleitzahlenbereich der Geschädigten. Einen darüber hinausgehenden Betrag kann die Kl nicht verlangen. Dies wäre nur dann der Fall, wenn sie darlegt und beweist, dass der OHG zumindest auf Nachfrage kein günstiger Tarif zugänglich gewesen wäre. Dies ist hier schon deshalb nicht der Fall, weil bei Übergabe des Fahrzeugs nicht über den konkreten Tarif gesprochen wurde.

Danach gilt:

Wochenpauschale Modus: 1164 EUR

Wochenpauschale Teilkasko 217 EUR

7 Tage Navigationsgerät 70 EUR

Abholung 50 EUR

Gesamt 1501 EUR

Ein Aufschlag wegen der Unfallsituation ist nicht zu machen. Die Kl hat zu einem Normalpreis vermietet. Besondere Mehrleistungen wegen der Unfallsituation sind nicht dargelegt. ... ■

AG Ludwigsburg, Urteil v. 9. 7. 08 - 11 C 663/08 -

Aus den Gründen: ... Gem. § 287 ZPO hat das Gericht den Schaden geschätzt und seiner Schätzung den SchwackeAutomietpreisspiegel 2007 zu Grunde gelegt. Daraus ergibt sich, dass der Durchschnittsnormaltarif für die Anmietung eines Fahrzeugs der Gruppe 07 für die Anmietdauer von vier Tagen im maßgeblichen Postleitzahlengebiet bei einem Bruttobetrag in Höhe von 581,40 EUR liegt. Ein Aufschlag auf den Normaltarif, um den Unfallsatztarif zu ermitteln, ist hier nicht gerechtfertigt, da seitens des Kl nicht konkret dargelegt wurde, welche im Vergleich zum Normaltarif erhöhten Kosten für das Mietwagenunternehmen dadurch entstanden sind, dass es sich um ein Unfallsatzgeschäft handelt. ... ■

AG Erlangen, Urteil v. 15. 9. 08 - 6 C 707/08 -

Aus den Gründen: ... Das Gericht legt als Schätzgrundlage die SchwackeListe 2007 zugrunde. Das Gericht erachtet diese als zutreffende Schätzgrundlage. Daran hält das Gericht auch im Sinne der Gewährung einer einheitlichen Rechtsprechung auch im Hinblick auf das nunmehr vorhandene Gutachten des Fraunhofer-Instituts fest. Ein Aufschlag für einen Unfallsatztarif war nicht zu gewähren. Ein entsprechender Vortrag hierzu ist nicht erfolgt. Ohne besondere Umstände ist ein Zuschlag zu den normalen Tarifen jedoch nicht zu erstatten. ... ■

Anmerkung der Schriftleitung:

1. Zur Anwendung von Tabellen zur Schadensschätzung vgl. auch BGH v. 11. 3. 08 - VI ZR 164/07 - SP 08, 186 mit den nachstehenden Leitsätzen:

1. Die Eignung von Listen oder Tabellen, die bei der Schadensschätzung Verwendung finden können, bedarf nur der Klärung, wenn mit konkreten Tatsachen aufgezeigt wird, dass geltend gemachte Mängel sich auf den zu entscheidenden Fall auswirken.

2. Bei der Prüfung der Wirtschaftlichkeit von Mietwagenkosten ist grundsätzlich das Preisniveau an dem Ort maßgebend, an dem das Fahrzeug angemietet und übernommen wird.

II. Weitere Entscheidungen zum SchwackeMietpreisspiegel 2007 ohne Aufschlag finden Sie in SP 08, 331 ff.

§§ 249, 254 Abs. 2 BGB

(Zur Erkundigungspflicht des Geschädigten hinsichtlich günstigerer Tarife vor Anmietung eines Ersatzfahrzeuges zum Unfallersatztarif)

LG Arnsberg, Urteil v. 12. 2. 08 – 5 S 111/07 –

Aus den Gründen: ... Der Geschädigte hatte eine Woche Zeit, sich über die Modalitäten der Anmietung eines Mietwagens zu informieren. Er hätte ohne nennenswerten Aufwand Vergleichsangebote mehrerer Vermieter einholen können. Keinesfalls war er gehalten, nachdem ihm die Kl die Unterschiede zwischen einem „Normaltarif und einem Unfallersatztarif“ erläutert hatte, einen Mietwagen zu einem Unfallersatztarif abzuschließen. Denn auch wenn der Geschädigte zu diesem Zeitpunkt nicht über die notwendigen finanziellen Mittel verfügte und auch keine Kreditkarte bei sich trug, evtl. auch gar nicht im Besitz einer solchen ist, hätte er sich mit der Bekl vorab telefonisch in Verbindung setzen können. Unbestritten trägt die Bekl vor, dass sie dazu bereit gewesen wäre, hinsichtlich der Mietwagenkosten in Vorlage zu treten.

Es liegt somit gerade kein Fall vor, dass der Geschädigte aufgrund des zeitlichen Ablaufs dazu genötigt ist, einen Unfallersatztarif in Anspruch zu nehmen. Vielmehr war der Geschädigte im vorliegenden Fall in der Lage, auf sein Auto zumindest für eine Woche zu verzichten. Dann kann ihm auch zugemutet werden, genauere Erkundigungen vor Abschluss eines Mietvertrages anzustellen. Vorliegend hat der Geschädigte weder Vergleichsangebote eingeholt noch mit der Bekl Rücksprache gehalten. In einem solchen Fall ist die Beanspruchung des Unfallersatztarif nicht erforderlich im Sinne des § 249 Abs. 2 BGB.

Folglich hat die Kl nur Anspruch auf die üblichen Mietwagenkosten. Diese liegen zumindest nicht über dem von der Bekl bereits vorprozessual gezahlten Betrag in Höhe von 525,19 EUR. ...

AG Hannover, Urteil v. 6. 5. 08 – 541 C 15348/07 –

Aus den Gründen: ... Grundsätzlich kann im Rahmen des erforderlichen Herstellungsaufwandes der Geschädigte nur den Normaltarif ersetzt verlangen und nur dann den Unfallersatztarif, wenn ihm im Einzelfall der Normaltarif nicht zugänglich war. Das bedeutet, dass die aus abgetretenem Recht klagende Kl keinen höheren Anspruch gegenüber der Bekl haben kann als der Geschädigte selbst. Damit hat die Kl zunächst nur einen Anspruch auf Ersatz des Normaltarifs. Denn es ist nicht ersichtlich, dass und warum dem Geschädigten der Normaltarif nicht zugänglich gewesen sein soll, zumal die Kl nicht bestritten hat, dass das Ersatzfahrzeug erst einen Monat nach dem Unfall angemietet wurde. Damit hatte der Geschädigte ausreichend Zeit, sich in Hannover nach den üblichen Tarifen – d.h. dem Normaltarif bei Selbstzahlern – zu erkundigen. Die Kl hat nichts dafür vorgetragen, dass es dem Geschädigten unter Berücksichtigung seiner individuellen Erkenntnis- und Einflussmöglichkeit im Rahmen des Zumutbaren nicht möglich gewesen sei, auf dem örtlich und zeitlich relevanten Markt einen Pkw preisgünstiger zum Normaltarif selbst zu mieten. Dabei ist es unerheblich, dass die E. Autovermietung ihren Tarif als Normaltarif bezeichnet. Irgendwelche Versuche des Geschädigten, in dem Monat zwischen Unfall und Anmietung die Preis zu vergleichen, sind nichtvorgetragen worden. ...

AG Lahr, Urteil v. 24. 4. 08 – 6 C 37/08 –

Aus den Gründen: ... Die Kl hat keinerlei einzelfallbezogene Tatsachen vorgetragen, weswegen sie auf irgendwelche mit der Unfallsituation zusammenhängenden besonderen Mehrleistungen des Autovermieters angewiesen gewesen wäre bzw. solche Mehrleistungen erbracht worden wären. Vielmehr hatte sie nach dem Unfall zwei Wochen Zeit bis zur Anmietung des Fahrzeugs und konnte in dieser Zeit, wie jeder normale Mietwagenkunde auch, Angebote einholen und sich für einen Normaltarif des günstigsten Anbieters entscheiden. Von daher kommt von vorne herein weder die Erstattung eines Unfallersatztarifes noch eines Aufschlages auf den sogenannten Normaltarif in Betracht. ...

AG Meschede, Urteil v. 28. 4. 08 – 6 C 523/07 –

Aus den Gründen: ... Grundsätzlich ist die Bekl verpflichtet, dem Geschädigten alle Kosten zu erstatten, die zur Schadenbehebung erforderlich waren. Hierzu gehört auch der Ersatz der objektiv erforderlichen Mietwagenkosten. Erforderlich sind die Aufwendungen, die ein verständiger, wirtschaftlich denkender Mensch in der Lage des Geschädigten für zweckmäßig und notwendig ansehen würde. Unter dem Gesichtspunkt der Schadensminderungspflicht ist der Geschädigte gehalten, im Rahmen des ihm Zumutbaren von mehreren möglichen Wegen den wirtschaftlicheren Weg der Schadensbeseitigung zu wählen.

Auf Grund dieser Pflicht musste er sich vor der Anmietung nach dem Mietpreis und günstigeren Angeboten erkundigen. Da die Anmietung des Fahrzeugs erst sechs Tage nach dem Unfall erfolgte, war eine Eilsituation nicht gegeben. Es ist von der Kl nichts dazu vorgetragen worden, dass der Geschädigte sich bei anderen Firmen nach günstigeren Tarifen erkundigt hat. Er durfte sich nicht darauf verlassen, dass Mitarbeiter der Kl sich bei anderen Firmen nach deren Tarifen erkundigten. Auf Grund seiner Schadensminderungspflicht musste der Geschädigte, auch wenn er insoweit keine Erfahrungen hatte, selbst eigene Erkundigungen einziehen. Da er dies nicht gemacht hat, steht ihm über den von der Bekl gezahlten Mietpreis hinaus keine weitere Leistung zu.

Aus abgetretenem Recht hat die Kl keine höheren Ansprüche als der Geschädigte selbst, die Klage war daher abzuweisen. ...

AG Mülheim a. d. Ruhr, Urteil v. 4. 3. 08 – 11 C 581/07 –

Aus den Gründen: ... Nach der gefestigten Rechtsprechung des BGH kann der Geschädigte nach § 249 BGB als erforderlichen Herstellungsaufwand nur den Ersatz derjenigen Mietwagenkosten verlangen, die ein verständiger, wirtschaftlich vernünftig denkender Mensch in der Lage des Geschädigten für zweckmäßig und notwendig halten darf. Dabei ist der Geschädigte nach dem aus dem Grundsatz der Erforderlichkeit hergeleiteten Wirtschaftlichkeitsgebot gehalten, im Rahmen des ihm Zumutbaren von mehreren möglichen den wirtschaftlicheren Weg der Schadenbehebung zu wählen. Das bedeutet für den Bereich der Mietwagenkosten, dass er von mehreren auf dem örtlich relevanten Markt erhältlichen Tarifen, für die Anmietung eines vergleichbaren Ersatzfahrzeugs grundsätzlich nur den günstigeren Mietpreis ersetzt verlangen kann. Zwar verstößt der Geschädigte noch nicht allein deshalb gegen seine Pflicht zur Schadensgeringhaltung, weil er ein Kraftfahrzeug zu einem sog. Unfallersatztarif anmietet, der gegenüber dem „Normaltarif“ teurer ist, so-

weit die Besonderheiten dieses Tarifs mit Rücksicht auf die konkrete Unfallsituation einen gegenüber dem „Normaltarif“ höheren Preis rechtfertigen, weil sie auf Leistungen des Vermieters beruhen, die durch die besondere Unfallsituation veranlasst und infolgedessen zur Schadensbehebung nach § 249 BGB erforderlich sind. Indessen kann die Frage, ob ein Unfallersatztarif aufgrund unfallspezifischer Kostenfaktoren erforderlich ist, offen bleiben, wenn feststeht, dass dem Geschädigten ein günstigerer „Normaltarif“ bekannt und in der konkreten Situation ohne weiteres zugänglich war, so dass ihm eine kostengünstigere Anmietung jedenfalls unter dem Blickwinkel der ihm gem. § 254 BGB obliegenden Schadensminderungspflicht zugemutet werden konnte (vgl. nur BGH, NJW 2007, 2758 mit zahlreichen weiteren Nachweisen).

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Maßstäbe kann der Kl allenfalls Mietwagenkosten in Höhe von 750,65 EUR ersetzt verlangen. Ausweislich des zur Akte gereichten Mietvertrags hat der Kl grundsätzlich zum „Pkw-Normaltarif“ angemietet und lediglich als aufschlagpflichtige Zusatzleistung die Abrechnung mit der gegnerischen Versicherung vereinbart. Demnach war dem Kl bekannt, dass er das Fahrzeug auch zu einem günstigeren „Normaltarif“ hätte anmieten können, wenn er auf eine Abrechnung mit der gegnerischen Versicherung verzichtet hätte. Dass ihm diese Form der Anmietung ausnahmsweise nicht zumutbar war, hat der Kl nicht dargelegt. Für die Voraussetzungen einer Verletzung der Schadensminderungspflicht ist zwar grundsätzlich die Bekl darlegungs- und beweispflichtig, doch hat der Kl im Rahmen der ihn treffenden sekundären Darlegungslast etwaige ihm, nicht aber der Bekl bekannten Umstände darzulegen, aus denen sich die Unzumutbarkeit schadensmindernder Maßnahmen ergibt (vgl. BGHZ 163, 19, 26; BGH, NJW 2007, 1676). Ein solcher Vortrag des Kl ist nicht ersichtlich. Dass Mietwagenkunden bei einer Anmietung zum „Normaltarif“ üblicherweise durch Leistung einer Kautions- oder Einsatz einer Kreditkarte in Vorleistung treten müssen, steht der Zumutbarkeit nicht entgegen, da es dem Geschädigten grundsätzlich zumuten ist, die im Zusammenhang mit dem Schadensfall anfallenden Kosten ohne Rückgriff auf einen Bankkredit aus eigenen Mitteln vorzustrecken, wenn dies ohne besondere Einschränkung der gewohnten Lebensführung möglich ist (vgl. BGHZ 61, 346, 350; BGH, NJW 2007, 1676).

Ohne den 25%igen Aufschlag aufgrund der Sicherungsabtretung wären nach dem „Pkw-Normaltarif“ der A. Autovermietung GmbH Kosten in Höhe von 719,02 EUR zuzüglich 16% Mehrwertsteuer, mithin 834,06 EUR angefallen. Hierauf muss sich der Kl die - durch die während der Mietzeit nicht stattfindende Abnutzung eines eigenen Fahrzeugs - ersparten Eigenaufwendungen anrechnen, welche gemäß § 287 ZPO mit einem pauschalen Abzug von 10% (hier: 83,41 EUR) in Ansatz zu bringen sind (vgl. OLG Düsseldorf, VersR 1996, 987; OLG Hamm, MDR 2000, 1246; OLG Köln NZV 2007, 81). Weil die hiernach verbleibenden Kosten in Höhe von 750,65 EUR den Betrag von 812,12 EUR jedenfalls nicht übersteigen, können die weiteren Einwendungen der Bekl gegen den gewählten Tarif dahinstehen. ...“

Anmerkung der Schriftleitung: 1. Ein Verkehrsunfallgeschädigter, der sich für die Inanspruchnahme eines Unfallersatztarifs darauf beruft, er habe die Anmietung eines Ersatzfahrzeugs zum Normaltarif wegen der Notwendigkeit, eine Kautions- oder Einsatz einer Kreditkarte zu leisten und in Vorkasse zutreten, abgelehnt, hat die Umstände darzulegen, aus denen sich die Unzumutbarkeit schadensmindernder Maßnahmen ergibt (BGH v. 6. 3. 07 - VI ZR 36/06 - SP 07, 254).

2. Ist dem Geschädigten der günstigere Normaltarif bekannt und ist er wirtschaftlich in der Lage, den Mietzins oder die Kautions- oder Einsatz einer Kreditkarte zu leisten, so ist er zur Anmietung zum Normaltarif unter dem Blickwinkel der ihm gem. § 254 BGB obliegenden Schadensminderungspflicht verpflichtet (BGH v. 14. 2. 06 - VI ZR 32/05 - SP 06, 168).

3. Ob der Geschädigte im Rahmen des § 254 BGB verpflichtet ist zur Erlangung des Normaltarifs in Vorlage zu treten oder eine Kautions- oder Einsatz einer Kreditkarte zu leisten, hängt von den besonderen Umständen des Einzelfalls ab. Je nach Vortrag des insoweit darlegungs- und beweispflichtigen Schädigers kann sich für den Geschädigten eine sekundäre Darlegungs- und Beweislast ergeben (LG Karlsruhe v. 27. 6. 05 - 1 S 3/05 - SP 06, 169).

4. Ist der Zugang zum Normaltarif von dem Einsatz einer Sicherheitsleistung, etwa mittels Kreditkarte abhängig, hat der Geschädigte darzulegen und zu beweisen, dass ihm dies nicht möglich und zumutbar war (LG Freiburg v. 12. 1. 06 - 3 S 196/05 - SP 06, 211).

5. Kann der Geschädigte zudem den Schaden nicht vorfinanzieren, ist die Anmietung eines Ersatzfahrzeugs zum Normaltarif aus wirtschaftlichen Gründen nicht zumutbar. Es besteht auch keine grundsätzliche Pflicht, den Haftpflichtversicherer zur Zahlung eines Vorschusses aufzufordern, um einen günstigeren Tarif zu erlangen (OLG Köln v. 29. 8. 06 - 15 U 38/06 - SP 07, 13).

6. Zur Pflicht des Geschädigten, sich vor Anmietung eines Ersatzfahrzeugs zum offensichtlich überhöhten Unfallersatztarif nach preisgünstigeren Tarifen zu erkundigen vgl. auch BGH v. 23. 1. 07 - VI ZR 18/06 SP 07, 144 mit nachstehendem Leitsatz: Die Frage, ob ein vom Geschädigten beanspruchter Unfallersatztarif aufgrund unfallspezifischer Kostenfaktoren im Sinne des § 249 Abs. 2 S.1 BGB erforderlich ist, kann dann offen bleiben, wenn feststeht, dass dem Geschädigten jedenfalls die kostengünstigere Anmietung eines entsprechenden Fahrzeugs zugemutet werden konnte, weil in der konkreten Situation ein Normaltarif, der in vollem Umfang seinen Bedürfnissen entsprach, ohne weiteres zugänglich war.

7. Lies auch LG Nürnberg - Fürth SP 07, 183: Liegt der angebotene Tarif eines Autovermieters um 78% über dem anderer Anbieter, hat der Geschädigte darzulegen, warum er im konkreten Fall besondere Leistungen des Vermieters in Anspruch nehmen musste.

Ansonsten ist er verpflichtet, selbst Erkundigungen über andere Mietpreise einzuholen.

Ist der Zugang zum Normaltarif von einer Vorfinanzierung abhängig, hat der Geschädigte zu beweisen, dass ihm dies nicht möglich und zumutbar war.

Im Rahmen des § 287 ZPO kann der „Normaltarif“ auf der Grundlage des gewichteten Mittels des SchwackeMietpreisspiegels geschätzt werden.

§ 249 BGB

(Ist die Sechsmonatsfrist eine Fälligkeitsvoraussetzung?)

Für die Erstattung der Reparaturkosten, die den Wiederbeschaffungswert um nicht mehr als 30% übersteigen, ist die Nutzung des reparierten Fahrzeuges durch den Geschädigten für mindestens 6 Monate keine Fälligkeitsvoraussetzung, sondern eine Frage des Beweises des Integritätsinteresses.

LG Bielefeld, Urteil v. 17. 1. 08 - 20 S 112/07 -

Aus den Gründen: „... Die Kl erhob nach Reparatur ihres bei einem Verkehrsunfall beschädigten Pkw vor Ablauf von