

# Die Fraunhofer-„Marktpreisliste Mietwagen Deutschland 2008“

Taugliches Instrument zur schadenrechtlichen Marktpreisermittlung?

Rechtsassessor Joachim Otting, Hünxe

Das Streitthema Nummer Eins zur Bemessung erstattungsfähiger Mietwagenpreise nach Verkehrsunfällen ist zurzeit die vom Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (Fraunhofer IAO) erstellte „Marktpreisliste Mietwagen Deutschland 2008“. Diese Liste wurde, dazu bekennt sich Fraunhofer offen, im Auftrag des Gesamtverbandes der Versicherungswirtschaft e.V. erstellt. Manchen Mitgliedern des Verbandes erscheint die Schwacke-Mietpreiserhebung suspekt.

Der BGH hat in seiner bisherigen Rechtsprechung stets darauf hingewiesen, dass der Tatrichter im Rahmen der Schätzung nach § 278 ZPO besonders freigestellt ist. In einem seiner jüngeren Urteile hat er das auch im Hinblick auf die Fraunhofer-Liste als vom Tatrichter hinzugezogene Schätzgrundlage ange-deutet.<sup>1</sup>

Mithin ist anhand der bereits vorliegenden Instanzrechtsprechung zu beleuchten, ob die „Marktpreisliste Mietwagen Deutschland 2008“ eine taugliche Schätzgrundlage für die Ermittlung erstattungsfähiger Mietkosten ist. Es ist zu erwarten, dass der BGH seine Rechtsprechung zum Schwacke-Mietpreis-spiegel auch auf die Fraunhofer-Liste anwenden wird: Allgemeine Kritik an einer solchen Liste genügt nicht. Es ist stets zu prüfen, ob sich die konkreten Kritikpunkte auf den zu entscheidenden Fall auswirken.<sup>2</sup>

Ein Argument wird auf der Positivseite genannt: Bei der Ermittlung der Preise konnte der Aspekt, dass es um von Versicherungen zu zahlende Kosten ging, auf der Vermieterseite keine Rolle spielen, weil entweder im Internet recherchiert oder bei der Telefonrecherche der Zweck nicht offenkundig wurde. Das hat das OLG München veranlasst, die Fraunhofer-Erhebung dem bisher von der Rechtsprechung allgemein akzeptierten Schwacke-Produkt vorzuziehen, wobei sich das Gericht nicht erkennbar mit den anderweitigen Kritikpunkten auseinandergesetzt hat.<sup>3</sup>

Dieser unbestreitbare Vorzug darf aber nicht ohne Blick auf die erheblichen Schwächen in die Bewertung eingestellt werden.

## 1. Preise aus 2008

Zunächst einmal ist stets zu beachten, dass das Fraunhofer-Produkt Preise aus dem Jahr 2008 ermittelt hat. Auf Altfälle ist sie daher per se nicht anwendbar.<sup>4</sup>

## 2. Massive Internetlastigkeit bei nur punktueller Erhebung

Ein wesentlicher Schwachpunkt ist das erhebliche Übergewicht im Internet ermittelter Preise. Laut Fraunhofer IAO (Seite 17 der Liste) sind 76.457 Einzelwerte über das Internet ermit-

telt worden und 10.326 telefonisch. Für die Internetrecherche habe man sich auf solche Anbieter beschränkt, bei denen im Internet nicht nur ein Preis ermittelt, sondern das Fahrzeug auch verbindlich gebucht werden konnte. Wörtlich: „Als relevante Anbieter im Internet-Geschäft wurden folgende Mietwagenanbieter in die Untersuchung einbezogen: Avis, Budget, Enterprise, Europcar, Hertz sowie Sixt.“ Das heißt im Ergebnis: Alle mittelständischen Anbieter wurden im Internet ignoriert. Die 76.457 Einzelwerte stammen also von nur sechs Anbietern. Und es steht zu vermuten, dass diese Anbieter abermals in den 10.326 telefonischen Anfragen berücksichtigt wurden. Denn telefonisch wurden (Seite 18) 4.350 Stationen angegangen. Das ist wohl nur möglich, wenn auch die 1.529 Anmietstationen der „Großen“ darin enthalten sind.

Von den 86.783 insgesamt ermittelten Werten stammen also mindestens 76.457, vermutlich aber noch deutlich mehr, von nur sechs Anbietern. Das, obwohl es in Deutschland mehr als 500 Vermieter gibt. Zählt man die vermietenden Werkstätten hinzu, gibt es eine deutlich vierstellige Zahl von Anbietern. Weil das Unfallersatzgeschäft die Domäne der Mittelständler und der an Autohäuser und Werkstätten angeschlossenen Vermieter ist, bildet die Preisermittlung durch die Auftragsstudie also nicht den „wahren“, sondern nur einen eng begrenzten Markt ab.

Falsch ist die These, die Beschränkung auf die „Big Six“ der Vermieter sei zwingend, weil nur diese im Internet die Möglichkeit böten, nicht nur Preise zu ermitteln, sondern auch zu buchen. Andere Anbieter böten diese Möglichkeit nicht. Schon eine schnelle Recherche hat jedoch ergeben, dass eine Reihe anderer Anbieter, sämtlich dem vermietenden Mittelstand zuzuordnen, diese Möglichkeit durchaus offerieren.<sup>5</sup>

Damit ist bewiesen, dass die Preisermittlung im Internet auf einer falschen Annahme beruht. Das gibt Anlass zur Besorgnis, dass die Beschränkung auf die sechs großen Vermieter ergebnisorientiert bewusst vorgenommen wurde, um die Preise der Mittelständler insoweit aus der Ermittlung herauszuhalten.

Dieser Fehler wirkt sich auf jeden konkret zu entscheidenden Fall aus.

1 BGH, Urteil vom 14.10.2008 – VI ZR 308/07.

2 BGH, Urteil vom 11.03.2008 – VI ZR 164/07.

3 OLG München, Urteil vom 25.07.2008 – 10 U 2539/08, S. 467 in diesem Heft.

4 LG Mönchengladbach, Urteil vom 14.10.2008 – 5 S 64/08; AG Rheinbach, Urteil vom 23.09.2008 – 5 C 140/08; AG Erkelenz, Urteil vom 30.07.2008 – 14 C 28/08; AG Offenburg, Urteil vom 21.08.2008 – 4 C 82/08.

5 Zum Beispiel Terstappen, Duisburg [www.terstappen.de](http://www.terstappen.de); Km (Klumb & Müller) Autovermietung, Koblenz [www.autovermietung-km.de](http://www.autovermietung-km.de); Speckmann, Bielefeld [www.autovermietung-speckmann.de](http://www.autovermietung-speckmann.de); Autorent, Minden [www.autorent.de](http://www.autorent.de); Bickel, Herxheim [www.autovermietung-bickel.de](http://www.autovermietung-bickel.de); Klees (jetzt Buchbinder CAR PARTNER NORD) [www.klees.de](http://www.klees.de).

6 BGH, Urteil vom 12.07.2005 – VI ZR 132/04.

Neben diesem Makel ist zu fragen, ob die Dominanz der im Internet recherchierten Preise überhaupt schadenrechtlich haltbar ist. Bisher jedenfalls hat der BGH in einer anderen schadenrechtlichen Streiffrage, nämlich der korrekten Restwertbemessung, Internetofferten regelmäßig verworfen.<sup>6</sup> Wenn das schon bei der Restwertfrage so gesehen wird, muss das bei der Mietwagenproblematik erst Recht gelten. Zwischen dem Unfall und der Verwertung des Wracks liegen regelmäßig mehrere Tage. Eine Anmietnotwendigkeit ergibt sich dagegen nicht selten ad hoc. Insbesondere bei Unfällen mit sofortiger Anmietnotwendigkeit steht der Geschädigte zumeist ohne Internetzugang da. Mag es auch Mitbürger geben, die auf Schritt und Tritt „online sind“, kann das jedoch als Regelfall nicht unterstellt werden. So haben bereits verschiedene Instanzgerichte die Anwendung der Fraunhofer-Mietpreisliste wegen der Internetlastigkeit der Preisermittlung verworfen.<sup>7</sup>

Hält man mit dieser Instanzrechtsprechung Internettarife – schon wegen der regelmäßig erforderlichen Vorbuchungsfrist – generell für untauglich, wirkt sich auch dieser Makel der „Marktpreisliste Mietwagen Deutschland 2008“ auf alle zu entscheidenden Fälle aus. Jedenfalls aber wirkt er sich auf Fälle mit einer ad hoc-Anmietnotwendigkeit aus.

### 3. Postleitzahlvergrößerung

Als weiterer Kritikpunkt wird in der Instanzrechtsprechung als durchgreifend angesehen, dass die Fraunhofer-Liste lediglich mit einer zweistelligen Zuordnung der Postleitzahlen arbeitet. Auf Seite 15 der Erhebung erklärt das Institut, warum – abweichend von Schwacke – nicht mit dreistelligen, sondern mit zweistelligen Postleitzahlbereichen gearbeitet wurde: Typischerweise müssten zur Sicherstellung der statistischen Relevanz der Erhebungsergebnisse mindestens dreißig Werte pro Datenzelle ausgewertet werden. Dass die statistische Relevanz umso größer ist, je mehr Werte einfließen, ist ohne weiteres nachvollziehbar. Jedoch fällt auf den ersten Blick auf, dass in den Tabellen unzählige Werte auf der Basis einstelliger Anzahlen von Nennungen ermittelt wurden. So ist der eigene Anspruch an statistische Relevanz ad absurdum geführt.

Zu einer größeren Zahl von Nennungen wäre Fraunhofer gekommen, wenn die vermietenden Werkstätten nicht ausgegrenzt wären. Dann nämlich findet man auch kleinzellig überall Vermieter. Und damit erfüllt man auch die Anforderung an die Anmietung vor Ort. Der BGH hat ja bereits entschieden, dass ein Geschädigter, der sein Fahrzeug in eine Werkstatt im Erzgebirge bringt (der Rechtsstreit nahm seinen Anfang vor dem AG Aue), nicht in den nächstgelegenen „größeren Städten“ mieten muss. Er darf das Angebot in seinem Umfeld annehmen.<sup>8</sup> Diese Rechtsprechung wird sowohl mit der Beschränkung auf einen zweistelligen Postleitzahlenbereich ignoriert. Erst recht wird sie mit der Ausgrenzung der vermietenden Werkstätten negiert, denn die sind „in der Provinz“ nicht selten die einzigen Anbieter.

Die Auswirkungen der Beschränkung auf die Postleitzahlen-Zweistelligkeit lassen sich leicht darstellen. Der Postleitzahlenbezirk 46 umfasst zum Beispiel das gesamte Gebiet vom an der holländischen Grenze gelegenen Ort Emmerich über das an das Münsterland angrenzende Städtchen Bocholt bis zu den

Ruhrgebietsstädten Oberhausen und Bottrop. Das sind in der Längsausdehnung mehr als 60 Kilometer. Das Gebiet 47 beginnt ebenfalls an der holländischen Grenze (Kleve), umfasst aber auch Duisburg im Ruhrgebiet. Flensburg und Kiel liegen beide im Postleitzahlenbezirk 24. Frankfurt am Main und Wiesbaden liegen im Bereich 65.

Diese allgemeinen Ausführungen werden im Prozess allerdings nicht ausreichen, um die Schwierigkeiten der Postleitzahlenvergrößerung aufzuzeigen. Es wird stets auf den konkreten Fall und auf die Auswirkungen in der jeweiligen Region abzustellen sein. In manchen Großstädten mag sich die Zweistelligkeit gegebenenfalls nicht auswirken.

Die Beschränkung auf die Zweistelligkeit bildet die Grenzen der Wirtschaftsräume und Märkte also nicht in der notwendigen Genauigkeit ab. Überangebotsbedingte Preise in den Städten verschleiern so die Preise in Gebieten mit ausgewogenem oder gar knappem Angebot. Das Fraunhofer IAO weist ganz richtig auf Seite 9 darauf hin, dass sich Marktpreise durch Angebot und Nachfrage ergeben. Wenn das der Anspruch ist, dürfen die Märkte räumlich nicht über ihre wahren Grenzen hinaus gezogen werden. Das gilt erst recht, wenn das selbst gesetzte Ziel dieser Zweistelligkeit, nämlich 30 Nennungen pro Datenzelle, nicht erreicht wird.

Zwischenzeitlich gibt es eine Reihe von Urteilen und Beschlüssen, die genau unter dem Aspekt der fehlenden Regionalisierung die Fraunhofer-Liste als untauglich ansehen.<sup>9</sup>

### 4. Vorbuchungsfrist

Problematisch ist weiterhin, dass Fraunhofer IAO die Preise unter Zugrundelegung einer einwöchigen Vorbuchungsfrist ermittelt hat. Die großen Autovermieter machen ihre besten Preise nur unter der Bedingung einer einwöchigen Vorbuchungsfrist. Das hat mit Auslastungssteuerung und Planbarkeit zu tun. Ad hoc-Buchungen führen regelmäßig zu Mehraufwand. Fahrzeuge müssen eventuell von einer Station zur anderen verbracht werden, denn nicht immer ist an der jeweiligen Station die genau richtige Menge von Mietwagen in der richtigen Fahrzeugklasse verfügbar. Bei Vorbuchung können auch die Formalitäten in ruhigeren Zeiten vorbereitet werden, bei ad hoc Anmietungen müssen sie ebenso ad-hoc abgearbeitet werden.

Jedenfalls für Unfälle, die zur Fahrunfähigkeit des geschädigten Autos führen, dürfte – von der Rechtsprechung bereits

<sup>7</sup> LG Dresden, Urteil vom 08.10.2008 – 4 S 247/08; AG Erlangen, Urteil vom 04.11.2008 – 6 C 1286/08; AG Pforzheim, Urteil vom 18.07.2008 – 3 C 167/08; AG Nürnberg, Beschluss vom 26.08.2008 – 20 C 5136/08; AG Bad Neuenahr-Ahrweiler, Urteil vom 17.09.2008 – 3 C 391/08; AG Hof, Urteil vom 26.09.2008 – 15 C 609/08; AG Calw, Urteil vom 11.11.2008 – 8 C 764/08; ähnlich AG Offenbach, Urteil vom 06.11.2008 – 36 C 107/08.

<sup>8</sup> BGH, Urteil vom 09.10.2007 – VI ZR 27/07.

<sup>9</sup> LG Dresden, Urteil vom 08.10.2008 – 4 S 247/08; LG Ansbach, Beschluss vom 10.10.2008 – 1 S 1022/08; AG Ettlingen, Urteil vom 11.07.2008 – 3 C 76/08; AG Pforzheim, Urteil vom 18.07.2008 – 3 C 167/08; AG Nürnberg, Beschluss vom 10.09.2008 – 20 C 5136/08; AG Rheinbach, Urteil vom 23.09.2008 – 5 C 140/08; AG Hof, Urteil vom 26.09.2008 – 15 C 609/08; AG Weiden, Urteil vom 01.10.2008 – 2 C 665/08; AG Nürnberg, Urteil vom 07.10.2008 – 36 C 4080/08; AG Pößneck Zwgst. Bad Lobenstein, Urteil vom 21.10.2008 – 1 C 23/08; AG Gemünden, Urteil vom 22.10.2008 – 11 C 1055/07; AG Kandel, Urteil vom 22.10.2008 – 1 C 171/08; AG Erlangen, Urteil vom 04.11.2008 – 6 C 1286/08; AG Offenbach, Urteil vom 06.11.2008 – 8 C 764/08.

erkannt – gelten: Wer schon sieben Tage vor dem Unfall anmietet, macht sich höchst verdächtig.<sup>10</sup> Auch ohne diesen „Verdacht“ halten Instanzgerichte die Vorbuchungsfrist für praxisfremd.<sup>11</sup> In Rechtstreitigkeiten wird es aber auch darauf ankommen, ob dieser Einwand auf den konkreten Fall bezogen ist. Liegen zwischen Unfall und Reparaturbeginn mehr als eine Woche, greift das Argument der Vorbuchungsfrist nicht.

## 5. Keine Nebenkosten

Die Fraunhofer-Mietpreisliste enthält keine Angaben zu Nebenkosten. Von schadenrechtlicher Bedeutung ist es insoweit, dass die Fraunhofer-Auswertung nicht erkennen lässt, ob die Übergabe des Mietfahrzeugs zu den bei „den Großen“ ermittelten Preisen in der Werkstatt erfolgt oder nur im Vermietbüro.

Ein schneller Blick auf die Buchungsmasken der für das Institut „relevanten“ Anbieter der Internetrecherche beantwortet diese Frage jedoch: Die dortigen Preise gelten ab Vermietstation. Dies korrespondiert nicht mit der Rechtsprechung, die vom Geschädigten nicht verlangt, dass er sich in das Vermietbüro in der Stadt (was für die Landbevölkerung ja oft heißt: in der nächstgelegenen Stadt) begibt.<sup>12</sup> Er hat vielmehr Anspruch auf Übernahme in der Werkstatt, denn dort bringt er sein beschädigtes Auto ja regelmäßig hin.

Nach der Rechtsprechung des BGH hat der Geschädigte in aller Regel Anspruch darauf, ein ohne Selbstbeteiligung vollkaskoversichertes Mietfahrzeug zu bekommen.<sup>13</sup> Fraunhofer ermittelte die Preise aber mit „typischen“ Selbstbeteiligungsbeträgen in Höhe von 750 bis 950 EURO. Auch das führt zu einer Verzerrung der Preise im Gegensatz zur Rechtsprechung des BGH. Mit niedrigerer Selbstbeteiligung sind die Tarife nämlich entsprechend höher.

Mindestens also müssen Nebenkosten, wenn sie im konkreten Fall von Bedeutung sind, den wie auch immer ermittelten Normaltarifen zugeschlagen werden.<sup>14</sup>

## 6. Zusammenfassung

Die Frage der Tauglichkeit der Fraunhofer-„Marktpreisliste Mietwagen Deutschland 2008“ zur schadenrechtlichen Marktpreisermittlung ist stets am zu entscheidenden Fall zu untersuchen. Dabei gibt es jedoch mindestens ein generelles Kriterium, nämlich das der Internetlastigkeit, das auf jeden Fall durchschlägt. Die Ausgrenzung der mittelständischen Vermieter aus der Internetrecherche nährt auch mit genereller Bedeutung die Sorge, die Liste sei ergebnisorientiert erstellt. Die Fragenkreise der Postleitzahlenvergrößerung, der Vorbuchungsfrist und der Nebenkosten wirken sich nicht auf alle Fälle aus und sind im Rechtsstreit konkret zu beleuchten.

10 AG Nürnberg, Beschluss vom 26.08.2008 – 20 C 5136/08: „Zudem erfolgte die Erhebung durch Preisanfragen mit einer Woche Vorlauf. Dies dürfte aber nur bei einem gestellten Verkehrsunfall in der Praxis bei Mietwagen möglich sein, da kein Geschädigter wissen kann, dass sich ein Unfall im Laufe der nächsten Woche ereignet. Bei Anmietungen mit geringerem Zeitfenster ist nicht ausgeschlossen, dass ein anderer Tarif zu Grunde gelegt wird.“

11 LG Dresden, Urteil vom 08.10.2008 – 4 S 247/08; AG Nürnberg, Urteil vom 07.10.2008 – 36 C 4080/08; AG Calw, Urteil vom 11.11.2008 – 8 C 764/08.

12 Das lässt sich der Entscheidung BGH, Urteil vom 09.10.2007 – VI ZR 27/07 im Ergebnis entnehmen; weiterhin hat der BGH bereits entschieden, dass es auf die Preise am Ort der Werkstatt ankommt, Urteil vom 11.03.2008 – VI ZR 164/07.

13 BGH, Urteil vom 15.02.2005 – VI ZR 74/04.

14 So im Ergebnis OLG Köln, Urteil vom 10.10.2008 – 6 U 115/08. Aus prozessualen Gründen hat das Gericht auf Fraunhofer zurückgegriffen, denn die darin abgebildeten Preise hat die Versicherung als richtig zugestanden. Damit musste das Gericht aufgrund des Prozessverlaufes von der Liste ausgehen, hat aber auf die darin notierten Preise einen Aufschlag von 20 Prozent gemacht und darüber hinaus die tatsächlich angefallenen Nebenkosten addiert.

# Der Pauschalaufschlag auf den Mietwagen-Normaltarif

## Teil 2

Rechtsassessor F. Roland A. Richter,\* Wiesbaden

### 4. Gesichtspunkte für den Pauschalaufschlag

Hinsichtlich der Höhe des Pauschalaufschlags ist der Täterrichter in seiner Einschätzung im Rahmen des § 287 ZPO frei. Der BAV möchte mindestens 25% durchsetzen, viele Instanzgerichte sprechen 20% oder 30% zu. Nach Auffassung des GDV seien – wenn überhaupt – maximal 10% zu rechtfertigen. Um hier zu einer Einschätzung zu kommen, sind die als Mehrleistungen benannten Gesichtspunkte dahingehend zu untersuchen, ob sie für einen Geschädigten in seiner Situation eine konkrete, im freien Vermietgeschäft sonst nicht erhältliche Mehrleistung bedeuten, oder ob es sich um allgemeine betriebswirtschaftliche Faktoren der Autovermietung handelt, die unabhängig vom konkreten Schadensfall bestehen. Nur in ersterem Fall wären die entsprechenden Aspekte zur Begründung des Pauschalaufschlags heranzuziehen.

#### 4.1 Besonderer Beratungs- und Service-Aufwand

Ein besonderer Beratungs- und Service-Aufwand entstehe bei Unfallersatzvermietungen z.B. für die Bearbeitung von Formularen, Beratungen über die Rahmenbedingungen der Unfallersatzvermietung und die Fahrzeugeingruppierung.

Sowohl bei „normalen“ Vermietungen als auch bei einer Unfallersatzvermietung muss ein Vermieter seinen Kunden formulärmäßig erfassen. Hier entsteht kein gesonderter Mehraufwand.

Dem Geschädigten ist in der Regel bekannt, dass er ein Fahrzeug zu Lasten des Schädigers nur für den unfallbedingt erforderlichen Ausfallzeitraum anmieten darf. Mietet er länger,

\* <http://www.roland-richter.de>.