

SVR

Straßenverkehrsrecht

Verkehrszivilrecht
Versicherungsrecht
Verkehrsstrafrecht
Ordnungswidrigkeiten
Verkehrsverwaltungsrecht

ZEITSCHRIFT FÜR DIE PRAXIS DES VERKEHRSJURISTEN

In Zusammenarbeit mit dem
ACE Auto Club Europa

herausgegeben von

Dr. Frank Albrecht

Hans Buschbell

Prof. Dr. med. William Castro

Dr. Andreas Ernemann

Wolfgang Ferner

Harald Geiger

Peter Grimm

Dr. Christian Grüneberg

Ottheinz Kääb

Ulf Lemor

Volker Lempp

Dr.-Ing. Werner Möhler

Joachim Otting

Prof. Dr. Michael Ronellenfitsch

Aufsätze

Wegfall der Kurse nach § 70 FeV für Punktetäter

Ingo Buchardt/Paul Brieler 401

Statistisch basierte Argumente gegen die Anwendung der Fraunhofer-Liste

Michael Brabec 407

ARBEITSHILFE

Rechtmäßigkeit einer Fahrtenbuchauflage

Felix Koehl 416

RECHTSPRECHUNGSÜBERSICHT

Der Haushaltsführungsschaden (Teil 2)

Rüdiger Balke 412

Aus der Rechtsprechung

Fußgängerunfall und Betriebsgefahr

OLG Saarbrücken, Urteil vom 8.2.2011 422

Gestellter Unfall – Beweis der Einwilligung

LG Kiel, Urteil vom 25.2.2011 428

Grobe Fahrlässigkeit

BGH, Urteil vom 22.6.2011 430

Entziehung der Fahrerlaubnis

BayVGH, Beschluss vom 21.7.2011 432

Fragestellung für eine medizinisch- psychologische Untersuchung

VGH Baden-Württemberg, Beschluss
vom 30.6.2011 434

11/2011

Jahrgang 11 · Seiten 401 – 440
ISSN 1613-1096



Nomos



C.H. Beck
München

- Kurse gem. § 70 FeV – Evaluation des Kursprogramms ABS. Zeitschrift für Verkehrssicherheit (55), 199/200
- Schmidt, S., Pfafferott, I. (2002) Leitfaden zur Anerkennung von Kursen gemäß § 70 Fe.V. Zeitschrift für Verkehrssicherheit (48), 134/135
 - Schneider, W., Meyer, H. (2010) Evaluation der verkehrspsychologischen Beratung nach § 71 Fe.V. Sektion Verkehrspsychologie im Berufsverband Deutscher Psychologinnen und Psychologen e.V. (unveröffentl. Ms.)
 - Spoerer, E., Ruby, M.M. (1996) Zurück ans Steuer – Theorie und Praxis der Rehabilitation auffällige Kraftfahrer. Reihe Faktor Mensch im Verkehr Bd. 39. Braunschweig: Rot-Gelb-Grün Verlag
 - Utzelmann, H.-D. (1990) Prädiktoren für Rückfälle bei Rehabilitationskursen für Fahrer mit hohem Punktestand. in: Nickel, W.-R. (Hrsg.) Fahrverhalten und Verkehrsumwelt: psychologische Analysen im interdisziplinären Feld. Festschrift für Werner Winkler. Köln: Verlag TÜV Rheinland; Bonn: Deutscher Psychologen-Verlag, S. 435-448
 - Schülken, T., Leisch, M., Sachse, R., Veltgens, U. (2011) Zur Wirksamkeit des verkehrspsychologischen Kurses „K 70“ zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung für alkoholfällige Kraftfahrer. Zeitschrift für Verkehrssicherheit (57), 28-33
 - Schubert, W., Mattern, R. (2009) Beurteilungskriterien – Urteilsbildung in der medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik. Bonn: Kirschbaum Verlag (2. überarbeitete u. erweiterte Auflage)
 - Zentgraf, M., Seidl, J. (2002) ABS: Autofahrer-Beratungs- und Schulungskurs. In: Berichte 7. Int. Kongress ‚Driver Improvement‘, 08.-10.10.2001, Salzburg, Austria. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit

Statistisch basierte Argumente gegen die Anwendung der Fraunhofer-Liste

Michael Brabec, Berlin*

I. Einleitung

Der BGH verlangt in ständiger Rechtsprechung, dass Angriffe auf eine Mietwagenpreis-Schätzliste nicht allgemein sein dürfen, sondern konkret auf den Fall bezogen sein müssen. Es soll hier dargestellt werden, welche statistisch basierten Argumente gegen die Anwendung der Marktpreisspiegel Mietwagen des Institutes Fraunhofer IAO¹ verwendet werden können.

Vor wenigen Wochen wurde die Untersuchung über die „Entwicklung der Internet-Mietwagenpreise“ von Herrn Prof. Dr. *Neidhardt* veröffentlicht.²

Auslöser dieser Untersuchung von *Neidhardt* ist die noch immer offene Frage nach der Methode des Fraunhofer-Institutes und die Suche nach den Ursachen der zu niedrig erscheinenden Fraunhofer-Werte.

Zunächst wird durch *Neidhardt* eine erhebliche Diskrepanz zwischen der von Fraunhofer behaupteten Preisentwicklung und der im gleichen Zeitraum erfolgten wissenschaftlichen Erhebung des Statistischen Bundesamtes festgestellt. Das Amt kam trotz identischer Datenbasis (Mietwagenmarkt Internet und Zeitraum) zu einem eklatant anderen Ergebnis.

Das von *Neidhardt* gefundene Ergebnis der Ursachensuche kann so zusammengefasst werden:

- a) Den Autoren der Fraunhofer-Liste unterliefen Fehler, die eine Verzerrung der Preise nach unten bewirkten.
- b) Die wissenschaftlichen Anforderungen an eine statistisch saubere Erhebung (gemäß der Norm ISO/DIS 3534-3) wurden nicht erfüllt.
- c) Stattdessen wurden Mietwagenpreise eher willkürlich gesammelt.
- d) Diese Daten wurden bei der Umwandlung in Schwacke-Klassen so verzerrt, dass eine signifikante Abweichung

nach unten im Vergleich zum Ergebnis des statistischen Bundesamtes entstand.

Verständlich, dass ein solches Prüfergebnis Anlass gibt, nun weitere Nachforschungen durchzuführen – zumal im exemplarischen PLZ-Gebiet 75 bei Erscheinen der Liste 2010 zunächst irritierte, dass Fraunhofer offensichtlich in manchen Fahrzeugklassen nur einen einzigen Anbieter für die Bildung eines Mittelwerts finden konnte.³

Wenn im gleichen PLZ-Gebiet die tatsächlich vorhandenen fünf oder mehr Anbieter bzw deren Stationen⁴ ganz offensichtlich bei anderen Fahrzeugklassen in der Erhebung gefunden wurden, erschließt sich nicht, warum diese dann nicht auch zur Berechnung eines realistischen Wertes in jeder Fahrzeuggruppe berücksichtigt wurden. So hätte vermieden werden können, dass der Rechtsprechung Werte an die Hand gegeben werden, die auf der mehrmaligen Befragung von nur einem (von mehreren) Anbietern beruhen. Die Bildung eines darauf basierenden Mittelwertes geht dann noch einen fragwürdigen Schritt weiter, so zunächst die weitergehenden Überlegungen.

Im gewählten Beispiel des PLZ-Gebietes 75 ist zudem festzustellen, dass dieser eine Anbieter derjenige sein muss, der den niedrigsten aller Werte berechnet. Dieser wurde allein in die Daten der Erhebung aufgenommen und dabei einer Mehr-

* Bundesverband der Autovermieter Deutschlands e.V.

1 Kurz „Fraunhofer-Liste“.

2 Prof. Dr. Claus *Neidhardt*, RheinAhrCampus Remagen: Entwicklung der Internet-Mietwagenpreise, 8 Seiten, abrufbar unter <http://www.bav.de/service/vermietung-nach-unfaellen/959-koennte-es-sein-dass-fraunhofer-mmd-nicht-den-wissenschaftlichen-anforderungen-genuegt.html>.

3 Das Problem besteht auch in PLZ-Gebieten des Marktpreisspiegel Mietwagen des Fraunhofer-Institutes 2009, so zB im Gebiet 15, 19, 82 oder 92. und selbst dann, wenn eine zweistellige Anzahl von Stationen vor Ort anzutreffen ist.

4 Das ergibt sich aus den Darstellungen aus dem Fraunhofer-Mietpreisspiegel selbst. Die Bedeutung der Mietwagengruppe 10 ist diskutabel, aber die Gruppen 1 oder 2 sind von sehr hoher Bedeutung.

fachbefragung unterzogen. Das Ergebnis ist in diesem Fall ein „Mittelwert“ unterhalb des Betrages, der Geschädigten für Nutzungsausfall zugesprochen wird.⁵

II. Vorweggenommene Aussage

Es muss davon ausgegangen werden, dass die bisher von Fraunhofer nicht näher erklärte Vorgehensweise der Befragung und Ergebnisdarstellung fehlerhaft ist und diese Fehler Auswirkungen auf die Rechtsprechung und den Schadenersatzanspruch von Geschädigten sowie auf die erfolgreiche unternehmerische Tätigkeit von Vermietunternehmen haben.

Es liegt auf der Hand, dass Preisverzerrungen – sofern nachgewiesen – konkrete Tatsachen sind, die sich auf einen zu verhandelnden Fall und ein Schätzungsergebnis ganz erheblich auswirken.

III. Nähere Erläuterungen

Das soll anhand eines konkreten Beispiels gezeigt werden, dem einige Erläuterungen voranzustellen sind:

Um zu verstehen, welche Mechanismen, Umrechnungen oder Gewichtungen das Ergebnis der Liste beeinflussen können, müssen die verwendeten Begriffe verständlich gemacht werden und Ursachen und Wirkungen erklärt werden:

ACRISS =

Im Internet gebräuchliche Klasseneinteilung der Mietfahrzeuge nach Gebrauchseigenschaften, entstammt dem Tourismusgeschäft, Klassen sind durch Buchstaben gekennzeichnet, zB M = Mini oder R = mit Klimaanlage

Schwache-Mietwagenklassen =

Übliche Fahrzeugklasseneinteilung im Schadenersatzbereich, Klassen sind durch Ziffern (1-10) gekennzeichnet und richten sich nach dem Anschaffungswert von Fahrzeugen. Die Einteilung nahezu aller in Deutschland vorzufindenden Fahrzeuge in diese Klassen wird von Schwacke regelmäßig aktualisiert und veröffentlicht.⁶

Anzahl Stationen in Fraunhofer =

Mietwagen-Stationen, die für die „Nennungen“ herangezogen wurden. Im PLZ-Gebiet 75 sind mindestens 5 Stationen vorhanden. Werden weniger Stationen berücksichtigt, als in einem PLZ-Gebiet vorhanden sind, kann ein falscher „Marktpreis“ ausgewiesen werden. Betreibt ein Anbieter mehrere Stationen und ist er gleichzeitig der billigste, könnten auch unbemerkt dessen Stationen übergewichtet werden, während die Stationen der „normalen Anbieter“ einfach weggelassen werden.

Beispiel: Klasse 1 und 10 (Schwacke-Klassen) in PLZ-Gebiet 75: Es wird nur eine Station = ein Anbieter berücksichtigt (hier für Branchenkenner ersichtlich der Billigste) und dieser mehrfach befragt.

Anzahl Nennungen:

Fraunhofer bezeichnet damit die Anzahl der gesammelten Werte. Die Nennungen sind den Fahrzeugklassen zugeordnet

Beispiele: Klasse M = 34 Nennungen im ACRISS-System (siehe 7-Tage)

Klasse E = 125 Nennungen im ACRISS-System⁷

Zufällig oder absichtlich ist so ein beliebig denkbarer Wert zwischen dem niedrigsten und dem höchsten tatsächlich im regionalen Gebiet auftretenden Wert als Mittelwert möglich. Werden nicht alle bekannten Stationen berücksichtigt und diese nicht sogar möglichst in gleichem Maße häufig angefragt, sind falsche Werte die zwangsläufige Folge, wovon hier auszugehen ist. Durch Weglassen einer Gewichtung oder Falschgewichtung bei der Berücksichtigung der Stationen und der dort vorzunehmenden Anzahl der Befragungen können völlig falsche Mittelwerte entstehen.

IV. Beispiel, Teil 1:

„Erhebung in der Darstellung nach Acriss-Mietwagengruppen:

Im dem hierfür herangezogenen Fall wurde der relevante Mietpreis der Fahrzeuggruppe F in der Fraunhofer-Liste im PLZ-Gebiet 75 erheblich nach unten verzerrt – und zwar so, dass sich dieser Fehler in Form einer Falschberechnung auf jeden zu entscheidenden Fall auswirkt.

Das ist im Folgenden zu verdeutlichen:

Fraunhofer hat in der hier maßgeblichen Fahrzeugklasse ursprünglich Wochenpreise von 126,62 EUR bis 979,00 EUR festgestellt, siehe die nun folgende Abbildung, die letzten beiden Spalten.

⁵ Siehe in Bezug auf den ausgewiesenen Wert: Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation, Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2010, Seite 87, Zeile 1 und 2 bei PLZ 75.

⁶ Klarstellung: In diesem Beitrag geht es nicht um Mietwagenpreise, die Schwacke erhoben hat, sondern ausschließlich um Werte aus der Fraunhofer-Liste, die von Fraunhofer in unterschiedlichen Darstellungen mal nach Acriss und mal nach Schwacke-Mietwagenklassen sortiert dargestellt wurden.

⁷ Ebenda.

Abbildung 1: aus Fraunhofer-Mietpreisspiegel 2010, S. 87 (Werte nach dem System der Fahrzeugeinteilung nach Acriss /siehe Spalte 1, zB "I" für Intermediate oder "S" für Standard)

	1 Tag						3 Tage						7 Tage					
	Mittelwert	Anzahl der Stationen	Anzahl Nennungen	Standard-abweichung	Minimum	Maximum	Mittelwert	Anzahl der Stationen	Anzahl Nennungen	Standard-abweichung	Minimum	Maximum	Mittelwert	Anzahl der Stationen	Anzahl Nennungen	Standard-abweichung	Minimum	Maximum
	PLZ-Gebiet 75																	
M	x	2	34	x	x	x	x	2	29	x	x	x	184,83	2	34	x	126,62	229
E	x	5	x	x	x	x	x	5	x	x	x	x	218,56	5	125	x	151,27	281
C	x	5	283	x	x	x	x	5	271	x	x	x	272,49	5	270	x	169,18	429
I	x	5	x		x	x	x	5	x	x	x	x	301,02	5	215	x	220,16	654
S	x	4	x		x	x	x	4	x	x	x	x	448,93	5	117	x	227,74	847
F	x	5	x		x	x	x	5	x	x	x	x	412,17	5	171	x	262,64	979
P	x	3	x		x	x	x	3	x	x	x	x	443,21	3	108	x	358,02	784
L	x	4	x		x	x	x	4	x	x	x	x	495,88	4	75	x	389	654
X	x	2	x		x	x	x	3	x	x	x	x	444,73	1	23	x	389	654

Erkenntnisse:

1. Die Anzahl der Stationen in demselben PLZ-Gebiet, von denen Werte abgefragt wurden, schwankt erheblich bis zur Berücksichtigung von nur einer Station (Wochenpreis/7 Tage), obwohl mehrere Stationen verfügbar sind (im PLZ-Gebiet 75 ja augenscheinlich 5 Stationen). Das ist unerklärlich und lässt die Vermutung zu, dass allein dadurch der Mittelwert häufig völlig unbrauchbar ist.
2. Bei der Fahrzeuggruppe „X“ wurde nur eine Station häufiger befragt, um eine vermeintlich hinreichende⁸ Anzahl der Nennungen zu erhalten. Trotzdem ergab sich nur bei diesem einen Anbieter eine sehr hohe Preisschwankung (siehe Zeile für Fahrzeuggruppe X, hier zwischen 389 und 654 EUR, Schwankung um fast 70%).⁹
3. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass auch wenn mehrere Stationen in die Befragung eingeflossen sind, diese Stationen nur einem Anbieter zuzurechnen sind.
4. Die Anzahl der Nennungen in den Fahrzeuggruppen schwankt mit 23 bis 270 für die Fahrzeuggruppen sehr stark, ohne dass hierfür eine Begründung geliefert wird. Es ist davon auszugehen, dass sich das auf die Belastbarkeit des Mittelwertes negativ auswirkt.
5. Die Maximumwerte nehmen einen völlig unplausiblen Verlauf (...281/429/654/847/979/784/654...; obwohl eine Steigerung von Klasse zu Klasse logisch wäre). Es liegt die Vermutung nahe, dass das mit der Auswahl des Anbieters in der jeweiligen Fahrzeuggruppe zu tun hat oder damit, welcher Internet-Anbieter manchmal unberücksichtigt bleibt oder in die Werte der Zeile eingeflossen ist. Auch die Maximalwerte beeinflussen den Mittelwert, damit sind auch diese Unklarheiten von Bedeutung.
6. In keiner Weise ist es anhand der Daten erkennbar, welche Verteilung die Anbieter/Stationen bei der Anzahl der Nennungen erfahren haben. Eine Berücksichtigung nach

Marktanteil wäre sicherlich nicht umsetzbar. Doch eine Gleichverteilung wäre eine Möglichkeit, die hier wohl nicht genutzt wurde. Es herrscht eher Willkür, und doch wäre nur darüber die Erkenntnis möglich, ob der Mittelwert den Markt näherungsweise abbildet oder leider durch Übergewichtung des zB teureren oder wohl doch eher des billigeren Anbieters der Mittelwert weit weg von der Realität des regionalen Marktes liegt.

Weiter im PLZ-Gebiet 75:

Einen Mittelwert der Gruppe F (nach Acriss) würde man im Vergleich zu niedrigeren Fahrzeuggruppen und zwischen Maximum und Minimum, also weit oberhalb des niedrigsten Maximalwertes von 262 EUR und auch weit unterhalb des Maximalbetrages von 979 EUR erwarten, also vielleicht bei 600 EUR? Zunächst sind in der Tabelle hierfür aber nur 412,17 EUR ausgewiesen. Soweit zu Teil 1 des Beispiels.

V. Beispiel, Teil 2

Eine durch Fraunhofer erfolgte „Umwandlung“ der – bereits fraglichen – Werte in eine andere Sortierung (Schwache-Mietwagenklassen).

⁸ Fraunhofer weist häufig sehr wenige Nennungen bei riesigen Gebieten von über 100 km Ausdehnung aus, zB nur eine Nennung im PLZ-Gebiet 02. Zur Kritik an Fraunhofer bezüglich der Datenmenge insgesamt vgl Brabec, MRW 1-2010, S. 3 ff, siehe auch grundsätzliche Kritik in Otting, Die Fraunhofer-„Marktpreisliste Mietwagen Deutschland 2008“ – Taugliches Instrument zur schadenrechtlichen Marktpreisermittlung?, SVR 2008, 444 ff und zur Verpflichtung der Nutzung einer Kreditkarte im Internet: Otting in SVR 2009, 290 ff: Der Mietwagen, die Kreditkarte und das Internet.

⁹ Das bedeutet für Geschädigte, dass sie zum Zeitpunkt einer Gerichtsentscheidung möglicherweise nur einen niedrigeren Preis zugesprochen bekommen, obwohl derselbe Anbieter zu manchen Zeitpunkten für die identische Leistung einen viel höheren Preis verlangt hat und dieser höhere Wert selbst nach Fraunhofer ein Wert aus der Erhebung unterhalb des dortigen Maximalbetrages darstellt.

Abbildung 2: aus Fraunhofer-Mietpreisspiegel 2010, S. 54 (Werte nach dem System der Fahrzeugeinteilung nach Schwacke/ siehe Spalte 1)

	1 Tag						3 Tage						7 Tage					
	Mittelwert	Anzahl der Stationen	Anzahl Nennungen	Standardabweichung	Minimum	Maximum	Mittelwert	Anzahl der Stationen	Anzahl Nennungen	Standardabweichung	Minimum	Maximum	Mittelwert	Anzahl der Stationen	Anzahl Nennungen	Standardabweichung	Minimum	Maximum
	PLZ-Gebiet 75																	
1	x	1	22	x	x	x	x	1	17	x	x	x	149,17	1	22	x	126,62	172
2	x	2	x	x	x	x	x	2	x	x	x	x	217,75	2	25	x	202,99	229
3	x	5	87	x	x	x	x	5	84	x	x	x	217,75	5	79	x	151,27	281
4	x	2	x	x	x	x	x	2	x	x	x	x	228,24	2	33	x	209	239
5	x	5	x	x	x	x	x	5	x	x	x	x	264,47	5	181	x	169,18	429
6	x	5	x	x	x	x	x	5	x	x	x	x	295,22	5	216	x	220,16	654
7	x	5	x	x	x	x	x	5	x	x	x	x	349,58	5	210	x	227,74	847
8	x	5	x	x	x	x	x	5	x	x	x	x	447,04	5	225	x	276,31	979
9	x	4	x	x	x	x	x	4	x	x	x	x	490,67	4	125	x	325	654
10	x	2	x	x	x	x	x	3	x	x	x	x	416,63	1	22	x	389	576

Erkenntnisse:

- Bei dieser Umwandlung findet eine erhebliche Verschiebung der Datenmengen in höhere Mietwagenklassen statt (siehe dazu auch Tabelle 3).
- In Summe ist die Anzahl der Nennungen der Acriss-Tabelle und umsortierten Tabelle nach Schwacke-Mietwagenklassen gleich bei 1138 Nennungen.
- Minimum-Werte und Maximum-Werte tauchen an eher unplausiblen Stellen auf. Erkennbar wird das zB an der Preisnennung 654 Euro. Der Wert ist Maximum in der Sortierung nach Acriss in den Gruppen „I“, „L“ und „X“ (Zeilen 4, 8 und 9) sowie nach der Umsortierung in Schwacke-Mietwagenklassen in den Gruppen 6 und 9: Derselbe Wert in den mittleren Kategorien sowie in den höchsten Gruppen.
- Die Maximumwerte aber auch die Minimumwerte nehmen auch nach der Umsortierung einen völlig unplausiblen Verlauf (zB Minimum auf Seite 54: 126/202/151/209/269/202/227/...).

	Anzahl Nennungen 7 Tage Acriss, Seite 87	Anzahl Nennungen 7 Tage Schwacke, Seite 54
PLZ 75		
	171	216
	108	210
	75	225
	23	125
		22
Summe	1138	1138

Die Gegenüberstellung der Zahl der Nennungen in den einzelnen Gruppen verdeutlicht, dass das Ausmaß der „Höher-Verschiebungen“ erheblich ist.

Zur Erinnerung: Es handelt sich um dieselben Daten. In der Acriss-Sortierung sind in den vier niedrigeren Gruppen 644 Werte eingestellt. In der Schwacke-Sortierung finden sich jedoch nur noch 159 Werte in den Gruppen 1-4.

Die restlichen Nennungen sind in höhere Gruppen der Tabelle nach Schwacke geschoben worden. Mehr als die Hälfte der Daten aus 4 Gruppen (in der Sortierung nach Acriss) findet sich also erst ab der Fahrzeuggruppe 5 (in der Sortierung nach Schwacke), ggf auch erst in 6 oder 7 wieder.

Das setzt sich in den weiteren Fahrzeuggruppen fort. Nach der Acriss-Sortierung befinden sich ca. 62 % der Werte in der unteren Hälfte der Fahrzeuggruppen. Im Anschluss an die Umsortierung in Schwacke-Klassen, sind nur noch 30 % der Nennungen in der unteren Hälfte der Fahrzeuggruppen. So lässt sich jedes Ergebnis in den einzelnen Gruppen erreichen.

Abbildung 3: Verschiebung der Werte.

	Anzahl Nennungen 7 Tage Acriss, Seite 87	Anzahl Nennungen 7 Tage Schwacke, Seite 54
PLZ 75		
	34	22
	125	25
	270	79
	215	33
	117	181

Man muss nur bei jedem einzelnen Wert entscheiden, in welche Gruppe er eingefügt wird.

Das ist auch nicht nur ein Problem des Wochentarifs oder nur dieses speziellen PLZ-Gebiets. Es ist die Methode, mit der Fraunhofer die Werte in die Berechnungen aufgenommen hat, die hierfür ursächlich ist.

Es ist zudem das vorausgesagte Ergebnis der Kritiker der Fraunhofer-Liste, die von Anfang an gemeint haben, dass man Werte, die nach Acriss erhoben sind, nicht später nach der Schwacke-Mietwageneinteilung neu sortieren kann.¹⁰

Jedes Gerichtsurteil, das auf solchen Werten aufbaut, muss zwangsläufig in Frage gestellt werden, in jedem konkreten Fall.

Abbildung 4: Tabelle zum Vergleich der Mittelwerte der beiden Tabellen aus Fraunhofer.

Fahrzeuggruppe	Mittelwert nach Acriss in Gruppen M – X	Mittelwert nach der Umsortierung (Seite 54)	Differenz	Prozentuale Reduzierung
1	184,83	149,17	35,66	0,1929
2	218,56	217,75	0,81	0,0037
3	272,49	217,75	54,74	0,2009
4	301,02	228,24	72,78	0,2418
5	448,93	264,47	184,46	0,4109
6	412,17	295,22	116,95	0,2837
7	443,21	349,58	93,63	0,2113
8	495,88	447,04	48,84	0,0985
9	444,73	490,67	x	x
10		416,63	x	x

Der Vergleich der von Fraunhofer errechneten Mittelwerte nach der Einteilung Acriss und der Einteilung Schwacke-Automietwagenklassen macht deutlich, dass in den für den Markt höchst relevanten Fahrzeuggruppen 3 bis 7 eine nochmalige Reduzierung der Mittelwerte um 20 bis 40 % erreicht wurde.

Im Teil 1 des hier betrachteten Beispiels wurde auf die Fahrzeuggruppe F (nach Acriss) Bezug genommen. Der Mittelwert nach Acriss-Fahrzeugeinteilung liegt dort bei 412,17 Euro (alle anderen bestehenden Fragen einmal ausgeblendet). Durch die hier dargestellten Verzerrungen wurde dieses Mittel in der Sortierung nach Schwacke-Mietwagengruppen auf 295,22 Euro gedrückt, also sehr nahe an den Minimumwert aus beiden Darstellungen (Minima sind dort 272 Euro und 220 Euro) und weit unten den Betrag für Nutzungsausfall für diese Gruppe von 350 Euro für 7 Tage.

VI. Ergebnis der Untersuchung und Relevanz

Bereits zur Datenaufnahme ist festzustellen, dass Unzulänglichkeiten bestehen in Bezug auf **Anzahl** der Stationen und

Anzahl der Nennungen pro Station. Bereits dadurch ist die Qualität der Aussagen erheblich beeinträchtigt.

Weiterhin bleibt die **Auswahl** der Anbieter/Stationen unklar. Die ausgewiesenen Mittelwerte, zu deren Ermittlung weniger als die tatsächlich möglichen Anbieter befragt wurden, lassen die Vermutung zu, dass auch bei denjenigen Werten, die mit allen verfügbaren Stationen ermittelt wurden, die Verteilung der Befragten eine gewichtige Rolle für die Frage nach den Ursachen der Abweichung von der Linie des Statistischen Bundesamtes spielt und detaillierter von Gerichten geprüft werden müsste. Dazu müsste die Fraunhofer-Methode einmal konkret und umfassend hinterfragt werden.

Bei Umwandlung der Daten in eine Sortierung nach der für die Schadenregulierung üblichen Schwacke-Klassifikation sind nochmals erhebliche Verwerfungen festzustellen. Sie werden hervorgerufen durch Verschiebungen von Werten in höhere Mietwagenklassen. Teilweise sind bis zu Zweidrittel der Daten verschoben und drücken in höheren Gruppen den Mittelwert. Hierdurch sind die Werte nochmals um bis zu 40 % gesenkt worden.

Es erscheint nachvollziehbar, dass sich diese Probleme auf jeden konkreten Fall auswirken, in dem Versicherer nach Fraunhofer regulieren und Gerichte in Entscheidungen Fraunhofer als geeignete Schätzgrundlage in Erwägung ziehen. Denn die hier beleuchtete Methode der Umwandlung in die Schwacke-Automietwagenklassen muss für jeden Datenwert angenommen werden. So stellt es auch keine Schwierigkeit dar, unzählige weitere Beispiele in der Fraunhofer-Liste zu finden, in denen die Mittelwerte so erheblich wie in dem dargestellten Postleitzahlengebiet nach unten gedrückt sind.

Nicht vergessen werden darf dabei, dass auch schon die Darstellungen der Werte nach Acriss-Einteilung unter den allgemeinen Defiziten leiden, wie Internetlastigkeit, Unterstellung einer Vorbuchungsfrist usw.

Mit diesem Beitrag sollte aufgezeigt werden, dass selbst innerhalb der Fraunhofer-Datenbasis in größerem Umfang Widersprüche bestehen. Die Dimension des Problems ist relevant für jede Mietwagenregulierung, in der sich Versicherer zur Kürzung von Schadenersatzforderung bzgl Mietwagenkosten auf die Fraunhofer-Liste berufen. Der Verfasser schätzt, dass durch die Beschränkung der Befragung auf wenige oder nur einen Anbieter (Spalte 3 der Tabellen) von durchschnittlich ca. 20 % „Preisverfall“ ausgegangen werden kann und durch die Fehler bei der Umwandlung in die Schwacke-Sortierung¹¹ ein weiterer „Preisverfall“ von bis zu 40 % hinzukommt.

Würde dies mit einem „50%-Aufschlag wegen der Fraunhofer-Fehler“ auf den Fraunhofer-Normaltarif berücksichtigt (zzgl nicht enthaltene Nebenkosten und Aufschlag wegen unfallersatzbedingter Besonderheiten, jeweils wenn und soweit angefallen), würde das Schwacke-Niveau bestätigt und die Forderungen der allermeisten Autovermieter aufgrund ihrer Abrechnungen nach Unfällen in der Regel von Gerichten zugesprochen. Der Streit der Listen wäre Geschichte, unangenehm, aber abgeschlossen.

¹⁰ Siehe Brabec, MRW 1-2010, aaO S. 7 unter 5.2.

¹¹ Marktpreispiegel Mietwagen Deutschland 2008, S. 33 – 56.