

## ■ Der GDV, Fraunhofer und der „Normaltarif“

### Ein Erfahrungsbericht

Im Jahr 2006 haben der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) und der Bundesverband der Autovermieter (BAV), angeregt durch den Verkehrsgerichtstag in Goslar, Gespräche über eine Beilegung der Streitigkeiten über die Höhe der zu erstattenden Mietwagenkosten nach einen Verkehrsunfall geführt. Der Verfasser dieses Beitrages hat an ca. 50 Stunden zähen und in schwieriger Atmosphäre stattfindenden Verhandlungen teilgenommen. Dennoch ist es den Beteiligten unter Berücksichtigung der kartellrechtlichen Vorgaben gelungen, zu tragbaren Resultaten zu gelangen.<sup>1</sup> Die Mitgliedsunternehmen des GDV sind den erarbeiteten Ergebnissen jedoch nicht gefolgt. Auch wenn man grundsätzlich die Einflussmöglichkeiten von Berufsverbänden nicht überschätzen sollte, stellt sich die Frage, wie es zu einer vollständigen Verweigerung kommen konnte.

Insbesondere bei der „Einstiegsversicherung“ Kraftfahrzeughaftpflicht ist der Wettbewerb unter den Versicherungsunternehmen sehr hoch. Es ist regelmäßig der Wirtschaftspresse zu entnehmen, dass die Kraftfahrzeughaftpflichtprämien häufig nicht kostendeckend kalkuliert sind. Die gesetzliche Möglichkeit einer Vertragskündigung zum 30. November eines jeden Jahres durch den Versicherungsnehmer und der damit mögliche Wechsel der Kfz-Versicherung hat den Druck auf die Versicherungsunternehmen weiter erhöht. Bekannt ist auch, dass sich der Umgang unter den Versicherungsunternehmen selbst stark verändert hat. Während vor den Gerichten ausgetragene Regressstreitigkeiten unter Versicherungsunternehmen früher die große Ausnahme waren, werden solche Verfahren heute in bisher nicht bekanntem Ausmaß geführt. Für das Mietwagenthema und die mangelnde Umsetzung der Ergebnisse der Gespräche zwischen dem GDV und BAV lässt sich vermuten, dass die einzelnen Versicherungsunternehmen den Vorgaben nicht gefolgt sind, weil das mit höheren Schadenregulierungsaufwendungen für Mietwagenkosten verbunden gewesen wäre.

Mit der Änderung der Mietwagenrechtsprechung durch den BGH ab dem Jahre 2004 war eine große Anzahl der Versicherungsunternehmen dazu übergegangen, erhebliche Kürzungen bei Mietwagenrechnungen vorzunehmen. In der Regel hatte man dazu versicherungseigene Abrechnungstabellen entwickelt und danach die Mietwagenkosten reguliert. Dies führte zu einer Prozesswelle. Die in den Gesprächen gefundene Kompromissformel: Normaltarif nach Schwacke, Aufschlag zwischen 10 % (Höchstbetrag nach Auffassung der Versicherungen) und 25 % (Mindestbetrag nach Auffassung der Autovermietungsunternehmen) und die im Normaltarif fakultativ anfallenden Nebenkosten hätten im Vergleich zur bis dahin praktizierten Abrechnungsarithmetik der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer erhebliche Mehrkosten verursacht. Die nach diesen Vorgaben zu leistenden Aufwendungen für die Regulierung von Mietwagenkosten hätten nicht mehr mit den geplanten Ausgaben übereingestimmt. Daher könnten wirtschaftliche Gründe dazu geführt haben, dass die Mitgliedsunternehmen des GDV ihrer Standesorganisation nicht gefolgt sind und eine Umsetzung der Ergebnisse der Verbandsgespräche verweigerten. Der GDV sah sich sogar genötigt, in einem

Sonderrundschreiben „Richtigstellungen“ vorzunehmen. Bei den Gesprächen wurde ein weiterer regelmäßiger Kontakt und Gedankenaustausch zwischen den Verbänden vereinbart. Doch dieser kam leider nie zu Stande. Anfragen des BAV wurden vom GDV nicht weiterverfolgt. Insgesamt lässt sich feststellen, dass der Auftrag des Verkehrsgerichtstages 2006 nicht erfüllt wurde.

Für die Mitgliedsunternehmen des GDV war eine Regulierung der Mietwagenkosten auf Basis des Normaltarifs nach Schwacke nicht gewünscht. Es ist darauf hinzuweisen, dass bei Abschluss der Gespräche zwischen dem GDV und BAV die seit 1995 praktizierte Vorgehensweise der Firma eurotaxSCHWACKE bekannt war. Darüber hinaus hatte der GDV auch den Dialog mit Schwacke gesucht und keine Einwände gegen die SchwackeListe Automietpreisspiegel (AMP) erhoben.

Nach dem Scheitern der Gespräche zwischen GDV und BAV und einer Rechtsprechung, die im Wesentlichen auf die SchwackeListe AMP zurückgriff, wurde begonnen, die Tauglichkeit des Schwacke Automietpreisspiegels nun mit der Behauptung anzugreifen, dass von der Ausgabe 2003 zur Ausgabe 2006 nicht nachvollziehbare Preissteigerungen zu verzeichnen gewesen wären. Der im Mietwagenthema seit langem stark engagierte juristische Mitarbeiter eines größeren Kfz-Haftpflichtversicherers, Assessor F. Roland A. Richter, hat sich in einem Aufsatz in der Zeitschrift Versicherungsrecht<sup>2</sup> hier besonders hervor getan. Der Sinn der Redensart „Schuster, bleib bei Deinen Leisten“ erschließt sich nach der Lektüre „Zur Schätzung erforderlicher Mietwagenkosten im Rahmen des § 287 ZPO“ von Herrn Richter. Der Versicherungsmathematiker Prof. Neidhardt ist dieser Frage in einem Aufsatz<sup>3</sup> nachgegangen und kommt zu dem Ergebnis, dass die Preisentwicklung der SchwackeListe AMP im Zeitraum von 2000 bis 2007 deutlich unterhalb der vom Statistischen Bundesamt festgestellten Preisentwicklung im Verbraucherindex „Verkehr“ liegt. Eine substantiierte Stellungnahme zu diesen Feststellungen durch die Versicherungswirtschaft ist nie erfolgt. Insoweit ist davon auszugehen, dass die Richtigkeit der Ergebnisse nicht zu bestreiten ist. Stattdessen wurde der Statistiker Prof. Dr. Ingo Klein von der Friedrich-Alexander-Universität in Nürnberg-Erlangen vom GDV mit einem Gutachten zur „Bewertung der Erhebungs- und Auswertungsmethoden des Automietpreisspiegels der Schwacke Bewertungs GmbH beauftragt“.<sup>4</sup> Damit erfolgte der Versuch, die Methodik der SchwackeListe zu „hinterfragen“. Das erfreulich sachliche Gutachten von Prof. Klein konnte keine grundsätzlichen Fehler der Methodik des Schwacke Automietpreisspiegels feststellen. Die von Prof. Klein vorgeschlagenen Verbesserungen hat Schwacke aufgegriffen und zum größten Teil ab der Ausgabe 2007 berücksichtigt.

Danach verdichteten sich die Gerüchte, dass der GDV eine eigene Erhebung zu Mietwagenpreisen in Auftrag gegeben hätte. Anfang des Jahres 2008 geisterte dann erstmals der Name Fraunhofer durch die Gerichtsflure. Zu den Vor- und Nachteilen von Fraunhofer und Schwacke ist schon vieles geschrieben worden, was hier nicht wiederholt werden soll.

1) NJW Spezial 2006, 548

2) VersR 2007, 620 ff.

3) SP 2008, 437 ff.

4) <http://www.statistik.wiso.uni-erlangen.de/forschung/d0081.pdf>

Fraunhofer genießt als Forschungseinrichtung in Deutschland einen ausgezeichneten Ruf. Grundsätzlich ist aber zu bedenken, dass sich die Forschungslandschaft in den letzten Jahrzehnten gewandelt hat. Statt einer staatlich geförderten Grundlagenforschung wird heute auch eine gezielte Auftragsforschung betrieben. Die erste Ausgabe des Fraunhofer Marktpreisspiegels Mietwagen Deutschland (MMD) 2008 erfolgte im Auftrag und mit finanzieller Unterstützung des GDV. Dazu hat man laut Vorwort eine neue Methodik entwickelt. Man hebt mehrfach hervor, dass diese Methodik derer anderer Erhebungen überlegen sei. Liest man das vorgenannte Gutachten von Prof. Klein und vergleicht die dortigen Ausführungen zu einer statistisch geeigneten Methode einer Mietpreiserhebung, kann man nur zu dem Schluss kommen, dass diese von Fraunhofer nicht beachtet wurden. Daran kann auch das nebulöse Vorwort des Fraunhofer MMD nichts ändern. Vertreter des BAV hatten bei einer Veranstaltung in Wiesbaden im August 2010 die Gelegenheit, den verantwortlichen Projektleiter des Fraunhofer-Instituts, Herrn Thomas Renner, persönlich kennen zu lernen. Renner hat auf kritische Fragen offen geantwortet. Es bleibt aber nach wie vor das „Geheimnis“ von Fraunhofer, warum man bei einem „Normaltarif“ die dort üblicherweise anfallenden zusätzlichen Nebenkosten nicht ermittelt hat. Ein Endpreis setzt sich bekanntlich in zahlreichen Dienstleistungsbereichen aus einem Grundbetrag und Nebenkosten zusammen. Auf die Frage, warum aus dem Vorwort nicht hervorgehe, wie man die Daten erhoben hätte, antwortete er sinngemäß, dass die Daten der Interneterhebung nicht von Menschen, sondern IT-gestützt durch eine Softwarelösung ermittelt und ausgewertet wurden. Der BAV hat mit Fraunhofer das Gespräch in der Hoffnung auf mögliche Verbesserungen gesucht und hierzu Unterstützung als Branchenverband angeboten. Bei einem vereinbarten Gespräch in Stuttgart konnten leider keine Fortschritte bei der beabsichtigten Annäherung der unterschiedlichen Standpunkte erreicht werden. Der BAV hat nochmals die aus seiner Sicht wesentlichen Kritikpunkte angesprochen und um eine Prüfung gebeten; auch um eine Berücksichtigung der von der Rechtsprechung aufgestellten und entwickelten Kriterien an eine Schätz-

grundlage wurde hingewiesen. Im Ergebnis hat Fraunhofer sämtliche Vorschläge und Einwendungen ignoriert. Merkwürdige Stellungnahmen zu den Nebenkosten sind mittlerweile von der Internetseite des Fraunhofer-Instituts verschwunden. Die Ausgaben 2009 und 2010 erfolgten im Wesentlichen unverändert. Scheinbar war der Druck der Kritik dann so groß, dass Fraunhofer im Februar 2011 aufgrund einer Pressemitteilung des BAV vom 30.09.2010 diesen zur Unterlassung von bestimmten Aussagen aufgefordert hat. Auf das ablehnende Antwortschreiben der vom BAV beauftragten Anwaltskanzlei erhielten wir nie eine Antwort. Gerichtlich verfolgt wurde der vermeintliche Unterlassungsanspruch dann jedoch nicht.

Der Abbruch der Gespräche zwischen dem GDV und BAV sowie die unveränderte Vorgehensweise des Fraunhofer-Instituts lassen zum Leidwesen aller Beteiligten befürchten, dass die Fragen der erstattungsfähigen Mietwagenkosten weiterhin vor Gericht ausgetragen werden müssen.

Der BAV vertritt keine Position pro oder kontra Schwacke oder Fraunhofer. Wir sind der Meinung, dass beide Erhebungen nicht vergleichbar sind. Wir werden auch weiter die sachliche Auseinandersetzung nicht nur bezüglich der Schätzgrundlage, sondern auch in der Gesamt-Mietwagenfrage suchen. Nachdem die Kollegin Marion Rupp bereits in der letzten Ausgabe der MRW<sup>6</sup> auf „Merkwürdigkeiten“ der Ergebnisse der Fraunhofer-Untersuchung hingewiesen hat, beschäftigt sich in dieser Ausgabe wiederum die Wissenschaft mit dem Fraunhofer-Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland. Prof. Neidhardt vom RheinAhrCampus in Remagen untersucht zunächst die „Entwicklung der Internet-Mietwagenpreise“ und kommt zu dem Schluss, dass der Fraunhofer MMD nicht den wissenschaftlichen Anforderungen an einen statistischen Versuchsplan im Sinne der Norm ISO/DIS 3534-3 entspricht. Im Rahmen eines Studentenprojektes ist Herr Prof. Neidhardt dann der Frage nachgegangen, inwieweit die „Vorbuchungszeit einen Einfluss auf die Verfügbarkeit und den Preis von Mietwagen im Internet“ hat und kommt zu dem Ergebnis, dass dieser erheblich ist.

## Aufsatz,

Autor Prof. Dr. Claus Neidhardt, Aktuar (DAV)  
Fachbereich Wirtschaftsmathematik, RheinAhrCampus Remagen

# Entwicklung der Internet-Mietwagenpreise

## I. Einführung

Seit 2008 legt das Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO jährlich den Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland vor, der unter Anderem Internet-Mietwagenpreise bundesweit sowie nach ein- und zweistelligen Postleitzahlenbereichen getrennt aufführt. Zusätzlich werden die Mietpreise nach Fahrzeugklassen unterschieden, wobei sowohl eine Einteilung auf Basis der ACRISS-Klassifikation als auch unter Verwendung der Schwacke-Klassifikation erfolgt.

Ziel der vorliegenden Arbeit ist die Untersuchung der Preisentwicklung im Mietwagenbereich auf Basis der Erhebung des Fraunhofer-Instituts von 2008 bis 2010. Dafür wird im zweiten Abschnitt ein Vergleich mit dem Teilindex „Mietwagen“ des Statistischen Bundesamts unter besonderer Berücksichtigung der unterschiedlichen Methodik bei der Datenerhebung vorgenommen. Im dritten Abschnitt erfolgt eine vergleichende Untersuchung der Preisentwicklung in den ACRISS-Klassen mit der entsprechenden Entwicklung für die Schwacke-Klassen.

5) NZV 2009, 473 ff.

6) MRW Heft 2/2011, S. 2 ff.