

Das ist aber offenbar niemandem aufgefallen, denn in der Praxis der Versicherer blieb es zunächst auf breiter Front trotz der rechtlichen Änderung dabei, dass die Zugfahrzeugversicherung zahlte und die Regressmöglichkeit gegenüber der Anhängerversicherung nicht umgesetzt wurde. Dementsprechend günstig blieben die Anhängerversicherungen.

In einem einzelnen Regressstreit zwischen zwei Versicherern hat der BGH aber nun bestätigt: Der in Anspruch genommene Zugfahrzeugversicherer kann im Regelfall die Hälfte des Schadens vom Anhängerversicherer im Innenausgleich verlangen. Das Urteil ist noch zu den AKB und dem Versicherungsvertrag vor 2008 ergangen. Die Rechtslage ist aber auch mit dem neuen VVG und den neuen Bedingungen nicht anders.

Bei Autovermietern durchaus relevant

So selten, wie man vielleicht auf Anhieb meint, ist die Halterdivergenz zwischen Zugfahrzeug und Anhänger nicht. Das gilt jedenfalls für Autovermieter: Es gibt die Anhängervermietungen sowohl für den privaten wie für den gewerblichen Bereich. Und es gibt den Fall, dass gezielt ein Auto mit Anhängerkupplung geliehen wird, um einen vorhandenen Anhänger zu ziehen.

Da bekanntlich nahezu jede Versicherung zurzeit defizitär unterwegs ist, ist nun die Welle der Regresse angerollt. Und weil Schadenersatzansprüche frühestens drei Jahre nach dem Schadenereignis verjähren, werden auch Altfälle abgewickelt.

Insbesondere auf Versicherer, die große Anhängerflotten unter Vertrag haben oder wegen des vermeintlichen Risikos „nahe Null“ mit Kampfprämien eine große Zahl von Anhängerpolicen auch individuell akquiriert haben, kommen nun erhebliche Nachforderungen zu, die nicht kalkuliert waren. Da können bei vom Gespann angerichteten Körperschäden auch exorbitant hohe Forderungen in Rede stehen, wie der BGH – Fall, bei dem es auch um eine Körperverletzung ging, eindrucksvoll zeigt.

Das belastet die überdurchschnittlich „anhängeraktiven“ Versicherer nun auch überdurchschnittlich“. Denn die unterdurchschnittlich „anhängeraktiven“ Versicherer nutzen nun ihre Chance der Reduzierung ihrer Schadenkosten.

Die zwei Seiten der Medaille

Die eine Seite der Medaille ist durchaus positiv: Wenn der Versicherer des Zugfahrzeugvermieters beim Versicherer des vermietereigenen Anhängers die Hälfte des Schadens regressiert, entlastet das die

Schadenssumme des Vermieters in seiner Versicherung. Das ist immer positiv für die Verhandlungen für das Folgejahr.

Die andere Seite aber ist die: Unterstellt, der Mieter zieht mit dem gemieteten Wagen einen nicht versicherten Sportgerätee Anhänger und verursacht mit dem Gespann einen Unfall. Dann kann der Versicherer des Zugfahrzeugs, der im Außenverhältnis wegen der Gesamtschuldnerschaft früher alles bezahlen musste, „beim Anhänger“ nun Regress nehmen. Weil der aber gar nicht versichert ist, haftet der Halter persönlich. Das kann in den Ruin führen.

Sofort wird der Mieter, wenn er selbst Halter des gezogenen unversicherten Anhängers ist, dem Vermieter ein Beratungsverschulden anlasten wollen. Er wird vortragen, dass er nie gemietet hätte, wenn er gewusst hätte, wie hoch das Risiko ist. Damit wird er vermutlich nicht durchkommen, doch der massive Ärger und auch ein Rechtsstreit um diese Frage sind programmiert.

Und für Anhängervermieter gilt: Für die nächste Vertragsperiode werden die Versicherungspolicen für Anhänger sprunghaft teurer. Eine damit einhergehende Entlastung der Preise für die Zugfahrzeugpolicen wird angesichts der Not der Versicherer kaum kommen.

Vertragliche Lösung möglich?

Es ist sicher nicht möglich, „im Kleingedruckten“ der Anhängervermietverträge die Gesamtschuldnerschaft auszuschließen. Eine Klausel, die den Mieter zur Zahlung des Regresses aus eigener Tasche verpflichtet, wird nicht halten. Denn das Regressrisiko ist ja theoretisch hinsichtlich des Regressbetrages unendlich hoch, mindestens aber bei den Versicherungsmindestdeckungssummen im Millionenbereich. Im „Kleingedruckten“ stellt ein solches Ansinnen, das den Mieter ja im Ergebnis um den Haftpflichtdeckungsschutz bringt, die gesetzliche Regelung auf den Kopf. Sie würde mit großer Sicherheit von den Gerichten als unzumutbare Benachteiligung des Mieters eingestuft werden. Und bei Licht besehen ist das wohl auch die richtige Wertung.

Die Lobbyisten arbeiten

Es sickerte durch, dass die Versicherer eine Gesetzesänderung anstreben. Wo die Reise hingehen soll, ist aber im Moment nicht erkennbar. Vermutlich macht die Geltendmachung der Regresse bei den lobbyistisch tonangebenden großen und nicht Lkw – spezialisierten Versicherern nur Arbeit ohne großen Nutzen, weil er über alles gesehen im Laufe eines Jahres so viel nimmt, wie er geben muss. Also „linke Tasche, rechte Tasche“. Die Mühlen des Gesetzgebers mahlen da aber langsam, sodass noch eine Zeitlang die derzeitige Situation beachtet werden muss.

Aufsatz,

Autor Dipl.-Kfm. Michael Brabec, Berlin
www.bav.de

■ Unmöglichkeit eines Vergleiches von Fraunhofer und Schwacke

Neben fehlenden Angaben zu Nebenkosten oder der Unterstellung einer Vorbuchungsfrist wirft vor allem die Fahrzeugeingruppierung vermehrt Fragen auf, die Fraunhofer bisher nicht beantworten musste.

Die Schadenregulierung von Mietwagenkosten setzt voraus, dass das Geschädigtenfahrzeug durch den Vermieter in eine konkrete Mietwagenklasse einsortiert ist und diese Gruppe (Klasse), für Andere nach-

vollziehbar dargestellt werden kann. Eine Grundvoraussetzung für eine Vergleichbarkeit der Erhebungen von Mietwagenpreisen durch „Fraunhofer-IAO“ mit denen des Schwacke-Automietpreisspiegels ist demzufolge, dass die den Preisangaben zugeordneten Fahrzeuge in den jeweiligen veröffentlichten Tabellen vergleichbar eingruppiert sind. Denn der Versicherer prüft die Abrechnung des Autovermieters durch Heranziehung einer Preistabelle und schaut dort in der dem Fahrzeug entsprechenden Zeile der Tabelle nach. Will er dafür die Fraunhofer-Tabelle verwenden, müssten die dortigen Werte nach einer entsprechenden Logik wie bei Schwacke sortiert sein.

Dabei spielen Eigenschaften des Geschädigtenfahrzeuges eine Rolle, die wertbeeinflussend sind, also den Anschaffungspreis des Fahrzeuges beeinflussen. Ein Smart verursacht einen anderen Tagessatz, als ein Porsche, soviel leuchtet sofort ein. Es können nachvollziehbar nur dieselben Fahrzeuge verglichen werden, z.B. ein „Skoda Octavia 1.9 TDI Limousine in der Ausstattungsvariante Style“ muss in beiden Tabellen (beim Versicherer und beim Vermieter) in derselben Gruppe enthalten sein, um den ausgewiesenen Wert vergleichen zu können.

Einteilung der Fahrzeuge in den Schwacke-Automietwagenklassen

Eine Einteilung der Fahrzeuge in 11 Gruppen (01 bis 11) hat sich über die Jahre etabliert, abhängig vom Anschaffungspreis von Fahrzeugen in der Grundausstattung, in Sondermodellen oder unterschiedlichen Baujahren. Daraus ergeben sich für eine und dieselbe Fahrzeugbezeichnung wie z.B. einen „VW Golf“ ganz unterschiedliche Eingruppierungen, in seinem konkreten Fall von Gruppe 04 bis Gruppe 08, da es einfachere Golf ebenso gibt (mit einem kleinen Benzinmotor / Verkaufspreis seinerzeit 15.200 Euro), wie Fahrzeuge in der Preislage eines Luxusfahrzeuges, wie den so genannten R32 mit 241 PS (und einem Verkaufspreis von fast 35.000 Euro). Das kann bis zur Unterscheidung nur der Ausstattungen gehen. Der „Skoda Octavia 1.9 TDI Limousine in der Ausstattungsvariante Style“ ist der Gruppe 5 zuzuordnen, der Gruppe 6 hingegen die Ausstattungsvariante „... Collection“.

Das Fraunhofer-Institut IAO hat das nicht berücksichtigt. Die dort veröffentlichten Preise sind zwar nach der Logik von Acriss ebenso in Gruppen (zumeist 10, manchmal auch nur 9) eingeteilt, doch welches Fahrzeug in welche Gruppe einsortiert ist und aus welchem Grund, ist nicht erkennbar. Dieser Standard „Acriss“ unterscheidet Fahrzeuge sehr viel allgemeiner und bildet Obergruppen, wie: Mini, Economy, Compact usw.¹

Einen Golf wird man bei Fraunhofer nur in der Gruppe „Compact“ einsortieren können, egal um was für einen Golf es sich handelt. Ursächlich dafür ist es, dass der Fraunhofer-Erhebung überwiegend Internetrecherchen zugrunde liegen. Man hat auf den Internetseiten der befragten Anbietern nach Preisen recherchiert und sich diese auf geeignete Art notiert. Jede Preisnotiz dürfte zumindest folgende Daten enthalten:

- die Anmiedauer (1 Tag oder 3 Tage oder eine Woche),
- Region
- das Fahrzeug und
- den Preis.

Die erhobenen Werte (Fraunhofer spricht teilweise von 200.000 Ergebnissen) müssen also zuerst in der Acriss-Sortierung vorgelegen haben, die sich aus der Fraunhofer-Liste von Seite 66 bis 98 ergibt

(Ausgabe 2010). Es sind die Mietwagenklassen M, E, C, I, S, F, P, L, X genannt. I bedeutet Intermediate, F Full Size und X Special. Dahinter kann man alles verstehen oder nichts.

Die so vorliegenden Erhebungsergebnisse sind für die Schadenregulierung ohne Belang. Denn es kann diesen nicht entnommen werden, aus welcher Zeile der Tabelle nun der Wert zu entnehmen ist, der nach der Meinung von Fraunhofer und seiner Befürworter dem Geschädigten zusteht.

Deshalb musste man nun in einem zweiten Schritt eine Neusortierung derselben 200.000 Daten nach Schwacke-Mietwagenklassen vornehmen. Dabei kann ein Fahrzeug aufgrund der Internetanfrage in keinem einzigen erhobenen Fall so konkret beschrieben sein, dass es sich im Nachhinein in die oben beschriebene (der Schwacke-Liste zugrunde liegende) Fahrzeuggruppierung von 11 Gruppen einsortieren ließe. Internetangebote sind nämlich mit hierfür notwendigen Daten nicht bestückt.² Es fehlen Angaben zur Motorisierung, zur Ausstattung, zur Modellbezeichnung, zur Karosserieform Kombi oder Limousine usw. Das kann jedermann im Internet ausprobieren. Im Internet buchbar ist auch eine erheblich höhere Anzahl von Fahrzeugengruppen. Theoretisch sind entsprechend Acriss hunderte verschiedene Fahrzeuge mit ihren Preisen kategorisierbar.

Es existiert keine Logik, diese unspezifische Acriss-Gruppierung in die 11 Gruppen von Schwacke zu überführen, außer einer willkürlichen Selbsteinsortierung... so, wie man gerade möchte.

Beispiele:

Der oben genannte VW Golf wird bei Fraunhofer in ein und derselben Preisstufe angegeben, egal ob es sich um den 1,4-Liter Benzin-Basis-Golf handelt oder um den besagten R32. Gehört der dort recherchierte Preis nun bei Schwacke in die Gruppe 04 oder 08? Oder anders herum gefragt, welche Fahrzeuge sind durch Fraunhofer in der Gruppe C subsumiert? Ist es der Opel Corsa mit 45 PS ebenso wie der mit 125 PS mit der besseren Ausstattung und dem höheren Anschaffungspreis? Das ist wohl so, da diese speziellen Angaben den Internetangeboten nicht hinterlegt sind.

Das wiederum bedeutet, dass die Tabellen von Schwacke und Fraunhofer nicht ansatzweise vergleichbar sind und keine Möglichkeit besteht, das zu heilen. Bildlich handelt es sich um Äpfel und Birnen, die Fraunhofer hier mit zweifelhaften Methoden vergleichbar machen möchte.

Auch der Hinweis auf den Teil der Telefonerhebung hilft Fraunhofer nicht weiter. In einem „anonymen“ Telefonat eines Mietinteressenten ist erfahrungsgemäß nicht zu klären, welches konkrete Fahrzeug mit welcher Antriebsart, Motorisierung, Ausstattung zu welchem Preis angemietet werden könne, ohne dass der Vermieter das Telefonat beendet, weil er meint, auf den Arm genommen zu werden.

Das Ziel der Erhebung von Mietwagenpreisen durch „Fraunhofer-IAO“ war die Erschütterung des Schwacke-Automietpreisspiegels als Mietwagenkosten-Schätzgrundlage für Rechtsstreitigkeiten. Nur das entspricht dem Interesse des Initiators, dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft. Dass das gelungen ist, weil Gerichte auf Basis Fraunhofer geschätzt haben, muss nach Kenntniss der hier diskutierten Fragestellung als höchst erstaunlich angesehen werden.

1) Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2010, Seite 129 (Anhang A)

2) So auch OLG Stuttgart, MRW 4/2011, S. 15 in diesem Heft