

■ Nutzungsausfallentschädigung so hoch wie (angebliche?) Mietwagenkosten?

Angesichts der allüberall erkennbaren Tendenzen der Krafthaftpflichtversicherer, eine Schadenposition nach der anderen in den Fokus möglicher Einsparungen zu nehmen, erstaunt seit einiger Zeit, dass die Position „Nutzungsausfallentschädigung“ noch nicht in Angriff genommen wurde. Hat das rechtliche oder taktische Hintergründe?

Die rechtliche Einordnung

Nutzungsausfallentschädigung fühlt sich an, wie „Schmerzensgeld für kein Auto“ und damit wie eine immaterielle Schadenposition. Das ist sie aber nicht.

Ein Kraftfahrzeug wird von seinem Eigentümer in der Regel mit hohem finanziellem Aufwand angeschafft, um es zu benutzen. Ausnahmen wie Sammlerfahrzeuge oder Autos, die nichts anderem als dem Prestigegewinn dienen, können für die hier anzustellenden Betrachtungen außen vor bleiben.

Wenn ein Kraftfahrzeug durch einen unfallbedingten Ausfall fühlbar fehlt (Stichworte „Nutzungswille“ und „Nutzungsmöglichkeit“), darf der Geschädigte den Schaden konkret beseitigen, indem er einen Mietwagen in Anspruch nimmt. Den dafür erforderlichen finanziellen Aufwand muss der Schädiger erstatten.

Wenn der Geschädigte hingegen auf die Anmietung eines Ersatzfahrzeugs verzichtet, kann er stattdessen seinen finanziellen Ausfallschaden geltend machen. Denn es ist ja ganz offensichtlich, dass nun die Investition in die Anschaffung und den Unterhalt des Fahrzeugs für die Ausfallzeit nutzlos ist.

Bei der Geltendmachung des Ausfallschadens bewegt man sich im Beweisrecht.

Hat man es mit einem Auto zu tun, das durch seinen Einsatz unmittelbar „Geld verdient“, wie es zum Beispiel bei einem Kurierfahrzeug, bei einem Taxi, einem Fernverkehrs-Lkw, einem Reisebus oder auch einem Mietwagen der Fall ist (Eselsbrücke: „Wenn sich die Räder drehen, kommt Geld herein“), kann der Geschädigte den Ausfallschaden in der Regel konkret berechnen. Er trägt vor, dass er mit dem Fahrzeug an den Ausfalltagen diese oder jene Tour gefahren hätte und was dabei für Einnahmen erzielt worden wären. Davon sind die variablen Kosten wie Treibstoff und eventuell das Fahrpersonal abzuziehen. Die Differenz ist dann der jedenfalls angenäherte Ausfallschaden.

Wenn der Schaden in dieser Weise bezifferbar ist, muss eine solche Bezifferung auch erfolgen. Denn der Beweismaßstab ist der des § 286 ZPO, also der sogenannte „Vollbeweis“.

Wer beziffern und unter Beweis stellen kann, aber es nicht tut, bleibt beweisfällig. Er fällt damit auf die Vorhaltekosten, die den Mindestschaden darstellen und sich vergrößert aus der Summe aus Abschrei-

bung zuzüglich der Kosten für Steuern und Versicherung, die dann durch 365 dividiert wird, zusammensetzen. Sie sind quasi die Kosten der täglichen Existenz des Fahrzeugs.

Wenn aber ein Auto so eingesetzt wird, dass es gar kein „Geld verdient“, sondern z.B. wie ein privat genutzter Pkw der allgemeinen Lebensführung dient, kann ein Ausfallschaden nicht konkret beziffert werden. Die Vorhaltekosten würden den Schaden aber nicht ausgleichen, denn damit wären nur die Existenzkosten, aber eben nicht die entfallene Nutzung ausgeglichen. In der Sprache des BGH geht es dabei um „Verluste beim eigenwirtschaftlichen Einsatz der Sache“.1 Wörtlich sagt der BGH dazu: „Die Gebrauchsmöglichkeit eines Kraftfahrzeuges stellt nach allgemeiner Rechtsauffassung ein vermögenswertes Gut dar und ist als geldwerter Vorteil anzusehen, so dass sich bei vorübergehender Entziehung ein Vermögensschaden ergeben kann. Dies ergibt sich vor allem daraus, dass die Verfügbarkeit des Fahrzeugs innerhalb und außerhalb des Erwerbslebens geeignet ist, Zeit und Kraft zu sparen und damit das Fortkommen im allgemeinen Sinn zu fördern.“2 Und weiter: „Auch hat der Geschädigte finanzielle Mittel zur Anschaffung und Haltung des Fahrzeugs eingesetzt, um den damit verbundenen ‚geldwerten‘ Vorteil zu erreichen“.3

Weil aber nun der geschädigte Privatanutzer diesen Ausfallschaden nicht anhand einer Gegenüberstellung von Kosten, Nutzen und entgangenem Ertrag beziffern kann, hat der BGH in einer Vielzahl von Urteilen eine ständige Rechtsprechung entwickelt, wonach der Ausfallschaden dann gemäß dem freieren Beweismaß des § 287 ZPO geschätzt werden darf.

Nach neuerer Rechtsprechung gilt das nicht nur für privat genutzte Autos, sondern auch für geschäftlich genutzte Fahrzeuge, deren Einsatz aber so gestaltet ist, dass sie nicht selbst „Geld verdienen“, sondern nur das Geldverdienen des Unternehmers, des Freiberuflers oder des Unternehmens unterstützen. Denn bei solcherart eingesetzten Autos kann der Schaden ebenso wenig beziffert werden, wie beim privaten Einsatz.4 Auch der BGH tendiert in diese Richtung.5

Die Bezifferung durch Schätzung...

Wenn bei einem privat genutzten oder einem nur mittelbar das Geldverdienen unterstützenden Fahrzeug Nutzungsausfallentschädigung geschuldet ist, soll das Gericht (und in Fortführung der Rechtsprechung die außergerichtliche Praxis) deren Höhe schätzen. Auch insoweit stellt der BGH den Tatrichter im Rahmen des § 287 ZPO besonders frei. Wörtlich heißt es beim BGH dazu: „Entgegen der Auffassung der Revision hat das Berufungsgericht nicht verkannt, daß eine Schadensschätzung auf der Grundlage der Tabellen von Sanden/Danner/Küppersbusch eine zwar mögliche, aber keine verbindliche Methode der Schadensermittlung ist. Aus den Entscheidungsgründen des angefochtenen Urteils geht hervor, daß das Berufungsgericht sich seines Ermessens sehr wohl bewußt war.“6

1) Urteil vom 10.06.08 – VI ZR 248/07

2) wie vor

3) wie vor

4) OLG Düsseldorf, Urteil vom 02.04.01 – I-1 U 132/00; OLG Schleswig, Urteil vom 07.07.05 – 7 U 3/03; OLG Stuttgart, NJW 07, 1696; OLG Naumburg, Urteil vom 13.03.08 – 1 U 44/07; OLG München, 170.4.09 – 10 U 5690/08

5) Der BGH hat mit einem obiter dictum in seiner Entscheidung vom 04.12.07 – VI ZR 241/06 unter Zitat der unter Fn. 4 genannten Urteile ausgeführt: „Der Senat neigt der letztgenannten Auffassung zu, braucht aber diese Frage im vorliegenden Fall nicht abschließend zu entscheiden.“

6) Urteil vom 25.01.05 – Az. VI ZR 112/04

Also ist die Nutzungsausfallentschädigungstabelle nicht anders als eine Schätzgrundlage, wie der BGH sie beispielsweise im Schwacke – Mietpreisspiegel oder in der Fraunhofer – Tabelle sieht: Der Richter darf sie benutzen, muss es aber nicht.

...ist bisher von Konsens getragen...

Wenngleich der BGH dem Tatrichter große Freiheit bei der Schätzung des Nutzungsausfallentschädigungsbetrages gibt, ist es doch nahezu hundertprozentiger Konsens vor Gericht wie auch in der außergerichtlichen Regulierung, dass als Schätzgrundlage auf die Tabelle Sanden-Danner-Küppersbusch zurückgegriffen wird. Damit verliert Mancher aus dem Auge, dass es sich dabei nicht um materielles Recht, sondern um Beweisrecht handelt.

Nur wenn ein Auto jenseits eines Alters von zehn Jahren betroffen ist, behaupten Versicherer gerne, das habe ja nur noch einen eingeschränkten Nutzwert, sodass allenfalls Vorhaltekosten geschuldet seien. Aber auch dabei akzeptiert der BGH revisionsrechtlich, wenn die Gerichte die Tabelle anwenden und um eine Gruppe tiefer ansetzen: „Die Heranziehung der Tabellen läßt vorliegend keinen Rechtsfehler erkennen. Nach der Rechtsprechung des erkennenden Senats ist der Tatrichter auch bei älteren Fahrzeugen nicht gehalten, in jedem Einzelfall bei der Beurteilung der entgangenen Gebrauchsvorteile eine aufwendige Berechnung anzustellen. Vielmehr darf er im Rahmen des ihm nach § 287 ZPO bei der Schadensschätzung eingeräumten Ermessens aus Gründen der Praktikabilität und der gleichmäßigen Handhabung typischer Fälle auch bei älteren Fahrzeugen mit den in der Praxis anerkannten Tabellen arbeiten.“⁷

...außer, es tut dem Versicherer allzu weh

Wenn der Versicherer getrödeln hat und der Geschädigte mangels eigener Geldmittel den Schaden nicht beseitigen konnte⁸, wird gerne eingewandt, der Nutzungsausfallschaden sei nach oben begrenzt. Die Summe dürfe den Wiederbeschaffungswert nicht übersteigen, weshalb die Anwendung der Tabelle im konkreten Falle ausscheide. Dazu der BGH: „*Einer Schadensschätzung auf der Grundlage der Tabellen von Sander/Danner/Küppersbusch steht vorliegend auch nicht die lange Dauer des Nutzungsausfalls entgegen. Entgegen der Auffassung der Revision hat das Berufungsgericht auch insoweit die Grundsätze der Schadensermittlung gemäß § 287 ZPO nicht verkannt. Es ist zu Recht davon ausgegangen, daß die Höhe der Nutzungsausfallentschädigung nicht etwa schematisch durch den Wert des Fahrzeugs begrenzt ist. Nach den von der Revision nicht angegriffenen tatrichterlichen Feststellungen bestehen auch keine Anhaltspunkte dafür, daß sich die Gebrauchsvorteile, die dem Kläger durch die Beschädigung seines Fahrzeugs täglich entgangen sind, während der Zeit des Nutzungsausfalls vermindert hätten.*“⁹

Zwischenfazit

Nutzungsausfallentschädigung ist also die Kompensation eines materiellen, jedoch nicht konkret bezifferbaren und deshalb mit geeigneten Hilfsmitteln zu schätzenden Schadens.

Regulierungstaktische Bemessung oder Zufall?

Jahrzehntelang galt folgende Faustregel: Die Nutzungsausfallentschädigung liegt deutlich unterhalb angemessener Mietwagenkosten. Sie beträgt davon etwa gut ein Drittel. So stellt sich die Frage,

ob das Zufall war oder auf der Methodik beruhte. Die weitere Frage ist, ob eine Korrelation zwischen den Mietwagenkosten und der Nutzungsausfallentschädigung beabsichtigt war. Dafür spricht vieles: Mit einem Drittel der damals recht üppigen Mietwagenkosten konnte man den Geschädigten durchaus locken, vom Mietwagen Abstand zu nehmen nach dem alten Motto „Cash beim Crash“. Gleichzeitig ergab sich wegen des Abstandes von Mietwagenkosten zum Barbetrag eine nennenswerte Ersparnis.

Dass die drei Namensgeber der Tabelle im Hauptberuf jeweils Mitarbeiter der Allianz – Versicherung waren, ist jedenfalls nicht ganz zufällig.

Eine Stimme dazu:

Der Standardkommentar Palandt zum Bürgerlichen Gesetzbuch schreibt in der 63. Auflage im Jahr 2004 (das ist das Jahr, in dem sich die geänderte Mietwagenrechtsprechung des BGH zu etablieren begann) bei § 249 unter Rdnr. 23:

„Die Höhe des Anspruchs bemisst die Praxis seit mehr als drei Jahrzehnten nach den Tabellen von Sanden und Danner... Da nicht die fehlgeschlagenen Aufwendungen, sondern die entgangenen Gebrauchsvorteile für die „eigenwirtschaftliche Verwendungsplanung“ zu ersetzen sind, gehen die Autoren mit Recht von den durchschnittlichen Mietsätzen für Pkw und nicht von den Vorhaltekosten aus. Die Mieten mindern sie um die Gewinnspanne des Vermieters und die bei einer privaten Nutzung nicht anfallenden Kosten (Verwaltung, Provisionen, erhöhte Abnutzung und Versicherungsprämien. Der danach verbleibende Betrag stellt den Wert der privaten Kraftfahrzeugnutzung dar. Er liegt bei 35 bis 40 Prozent der üblichen Miete...“.

Die krasse Auffälligkeit

Insoweit verblüfft es durchaus, dass trotz der seither deutlich gesunkenen (mindestens halbierten) Mietpreise im Unfallersatzgeschäft die Höhe der Nutzungsausfallentschädigung noch nicht angegriffen wird. Denn in Schreiben einiger Versicherer werden angeblich erzielbare Mietpreise genannt, die jedenfalls netto stets einen Euro unter dem Tagessatz der Nutzungsausfallentschädigungstabelle liegen. Wäre die Tabelle konsequent fortgeschrieben worden, läge der Wert der privaten Fahrzeugnutzung heute eben bei der Hälfte bis einem Drittel der heutigen Mietpreise.

Das Ersparnispotential der Versicherer wäre entsprechend groß, wenn sich die Entscheidungsfindung der Geschädigten bei der Frage „Mietwagen oder Nutzungsausfallentschädigung“ nicht zuungunsten des Pauschalbetrages verschieben würde.

So liegt es auf der Hand, dass es den Versicherern offenbar darum geht, die Nutzungsausfallentschädigung attraktiv zu halten, damit sie weiterhin ihre Funktion als „Prämie für den Verzicht auf einen Mietwagen“ erfüllen kann.

Jedoch muss hier die Frage aufgeworfen werden: Ist es die Funktion des Schadenersatzrechtes, schadenpolitischen Erwägungen der Versicherungswirtschaft zu dienen?

Die veränderte Methodik der Tabelle Sanden/Danner/Küppersbusch

Inzwischen knüpfen die Autoren der Nutzungsausfallentschädigung-

7) wie vor

8) 131 Tage bei BGH, Urteil vom 25.01.05 – VI ZR 112/04

9) Urteil vom 25.01.05 – VI ZR 112/04

stabelle an die Vorhaltekosten an. Das kündigte sich schon im Vorwort zur Auflage 2008 an. Da schreibt Küppersbusch: „Ausgangspunkt für die Berechnung der Höhe der Nutzungsausfallentschädigung sind die Mietwagenkosten, die der Geschädigte für einen vergleichbaren Mietwagen aufwenden müsste. In der Vergangenheit hatten wir uns hierfür an den Sätzen orientieren können, die jeweils zwischen dem HUK – Verband und dem Bundesverband der Autovermieter ausgehandelt worden waren (sog. Mietwagenempfehlung). Da seit 1996 solche Vereinbarungen nicht mehr geschlossen worden waren, mussten wir den sogenannten Unfallersatztarif zugrunde legen. Nach der Änderung der BGH – Rechtsprechung ist schadensersatzrechtlich nicht mehr der höhere Unfallersatztarif, sondern der niedrigere Normaltarif maßgeblich, soweit der Autovermieter nicht höhere Kosten, die einen höheren Tarif rechtfertigen, nachweist. Hat dies auch Auswirkungen auf die Nutzungsentschädigung?

Schon bei der Voraufgabe standen wir vor der Aufgabe, diese neue Rechtsprechung angemessen zu berücksichtigen. Im Einvernehmen mit dem Autorenrat hatten wir uns entschlossen, die Nutzungsentschädigung nicht abzusenken. Wir sind bei dieser Entscheidung auch für diese Auflage geblieben, und zwar aus folgenden Gründen:

Einerseits liegen anerkannte Marktuntersuchungen über die durchschnittlichen Preise des Normaltarifs noch nicht vor. Andererseits haben sich, wie dargelegt, die Berechnungsformeln und vor allem die Höhe der Sätze der Nutzungsentschädigung in Rechtsprechung und Regulierungspraxis durchgesetzt: Die Bewertung des Nutzungsausfalls in der Praxis des Massengeschäftes der Schadenregulierung, in Rechtsprechung und Literatur erfolgt nahezu ausnahmslos nach den vorliegenden Tabellen. Man kann schon von einem Gewohnheitsrecht sprechen. Dies gilt auch für die Höhe der Entschädigungssätze.

Zur Erhaltung dieser Kontinuität, der Praktikabilität und auch im Interesse des Verkehrsopters wollten wir daher der Entwicklung des Schadenersatzes bei den Mietwagenkosten – jedenfalls noch – nicht folgen und die Höhe der Nutzungsentschädigung daher nicht folgen.“

Diese Passage lässt sich leicht wie folgt zusammenfassen: Eigentlich müssten die Sätze sinken, denn sie hängen an den Mietwagenkosten. Aber das ist zurzeit – noch! – nicht gewollt. Es wird Auflage für Auflage aufs neue entschieden, ob die Zeit schon reif ist.

Weiter heißt es dort: „Aus Sicht des Verbrauchers besteht ohnehin nicht unbedingt ein Bezug zur Höhe der schadensersatzrechtlich relevanten Mietwagenkosten. Eine Absenkung der Pauschalsätze für den Nutzungsausfall wegen sinkender Aufwendungen der Autoversicherer für Mietwagen würde in der Schadensregulierung auf Akzeptanzprobleme stoßen. Schon eher besteht eine Verbindung zu den Vorhaltekosten, die wir ohnehin für die einzelnen Kfz – Typen berechnen, um sie in die Nutzungsentschädigungsgruppe einordnen zu können.“

Hier wird also die Akzeptanz über die bisherige Systematik gestellt. Mag das damit zusammenhängen, dass eine sinkende Akzeptanz der Barbeiträge eine erhöhte Neigung zur Mietwageninanspruchnahme nach sich ziehen würde? Der Gedanke liegt jedenfalls nahe. Denn auch sonst ist fehlende Akzeptanz – man denke an die tausende von Mietwagenkostenerstattungsprozesse – kein ernstes Hindernis für ein knallhartes Regulierungsverhalten.

Im Vorwort zur Tabelle 2010 schreibt Küppersbusch dann: „Seit der Voraufgabe und wie in der Auflage für das Jahr 2008 bereits angekündigt und näher begründet, dienen die Vorhaltekosten jetzt auch an Stelle von Mietwagenkosten der Berechnung der Höhe der Nutzungsentschädigung in den einzelnen Gruppen. Für den Verbraucher haben wir damit wegen des Bezugs zu den konkreten Kosten seines Kfz eine verlässliche und sicherlich auch überzeugende Berechnungsgrundlage gefunden. Dadurch konnte auch eine drohende m.E.

auch nicht verständliche Absenkung des Nutzungswertes vermieden werden, die Folge der in der Schadenregulierung festzustellenden Absenkung der ersatzpflichtigen Mietwagenkosten gewesen wäre. Dies wurde allseits akzeptiert. Kritik wurde nicht geäußert.“

Die hier angesprochene „nicht verständliche Absenkung des Nutzungswertes“ steht in einem unübersehbaren Gegensatz zu der früheren Äußerung, dass die Beträge „noch nicht“ abgesenkt werden sollen. Mit dem „noch nicht“ lagen die Autoren der Tabelle jedenfalls näher an der BGH – Rechtsprechung als mit der heutigen offenbar als endgültig erscheinenden Formelwechsels.

Nun also wird an die Vorhaltekosten angeknüpft, die mit einem Faktor multipliziert werden, der dann den Tagessatz für den Entschädigungsbetrag ergibt. Die nun verwendete Berechnungsformel kommt – zufällig? – jeweils zu einem Faktor, der dazu führt, dass sich an den Beträgen allenfalls marginale Veränderungen ergeben.

Vorhaltekosten sind eine untaugliche Anknüpfungsgroße

Die Anknüpfung an die Vorhaltekosten ist nicht mit der rechtstheoretischen Begründung der Nutzungsausfallentschädigung in Übereinstimmung zu bringen. Denn es geht nicht um einen überkompensierenden Ausgleich der aufgewendeten Kosten, sondern um den Nutzungswert. Der ist nicht vom Kosteneinsatz abhängig.

Wer nämlich einen Neuwagen erwirbt, zahlt mehr dafür, als der, der den Wagen mit drei Jahren und hunderttausend Kilometern Laufleistung für ein Drittel des Neupreises kauft oder gar in der Fernsehlotterie gewinnt. Der Nutzungswert ist identisch. Und wer einen hohen Schadenfreiheitsrabatt erfahren hat, zahlt für die Versicherung nur einen Bruchteil dessen, was der Fahranfänger aufwendet. Auch davon ist der Nutzungswert nicht abhängig.

Wäre es anders, müsste der einen Neuwagen erworben habende Fahranfänger einen um ein Vielfaches höheren täglichen Betrag für den Ausfall der Nutzung bekommen als der einen Gebrauchtwagen besitzende und von hohem Schadenfreiheitsrabatt begünstigte Routinier.

Daher ist es – so haben es die Autoren der Tabelle über Jahrzehnte offenbar selbst gesehen – systemwidrig, an den Kosten der Fahrzeugnutzung anzusetzen. Es kann nur – wie es über Jahrzehnte systematisch richtig geschah – daran angeknüpft werden, was es kosten würde, die Nutzungsmöglichkeit durch eine Ersatzanmietung wiederherzustellen. Und die sind zwar von der Fahrzeuggröße abhängig, aber nicht vom Kostenaufwand für das beschädigte Fahrzeug. Damit ist es auch richtig, auf die Vorhaltekosten keine Rücksicht zu nehmen.

Wenn an der durchsichtigen Entscheidung der Tabellenautoren, zur Attraktivitätserhaltung der Barentschädigung die Methodik zu ändern, bisher keine Kritik geäußert wurde, mag das daran liegen, dass die Beträge noch angenehm sind. Dem Geschädigten, weil er einen nun deutlich zu hohen Betrag bekommt, den Versicherern, weil dieser Betrag noch seine Mietwagenkosten senkende Funktion erfüllt.

Auch an den Mietwagenlisten aus den Häusern Schwacke und Fraunhofer wird ja nur Kritik geübt, weil die Preise der einen oder anderen Seite nicht angenehm sind. Solange der Schwacke – Mietpreisspiegel von den Versicherern noch „von oben“ betrachtet wurde, als er also noch die Funktion erfüllte, vormals hohe Preise in Richtung der Schwacke – Beträge zu drücken, gab es daran auch keine Kritik. So ist das Leben, wenn es um Geld geht.

Schaut man die Tabelle Sanden/Danner/Küppersbusch aber mit rein schadenrechtlichen Augen an, ist sie nunmehr so weit von der Begründung des BGH für die Nutzungsausfallentschädigung entfernt, dass sie als Schätzgrundlage keinen Bestand mehr haben dürfte. Solange jedoch die Versichererseite das in den Prozessen nicht einwen-

det und die eingeklagten Beträge in der Regel (mit Ausnahme der alten Fahrzeuge oder bei wegen der Dauer des Anspruchs exorbitanten Summen) der Tagessatzhöhe nach unstreitig stellt, wird es wohl bei der Dominanz dieser Tabelle in der praktischen Umsetzung der außergerichtlichen und gerichtlichen Schadenregulierung bleiben.

Aufsatz,

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

■ Gutachterliche Stellungnahmen zu Mietwagenpreisen

Insbesondere mit den BGH-Entscheidungen vom 22.02.2011 (IV ZR 353/09) und vom 17.05.2011 (IV ZR 142/10) dürfte sich die Wahrscheinlichkeit erhöht haben, dass die Gerichte zur Ermittlung des üblichen Normaltarifes anstatt auf Listen und Tabellen als Schätzgrundlage gem. § 287 ZPO zurückzugreifen, ein Sachverständigen-gutachten einholen.

Insbesondere unzureichender Vortrag des klagenden Geschädigten, bzw. Autovermieter zur Ungeeignetheit der häufig von den beklagten Versicherern vorgelegten (Internet-) Ersatzangebote kann eine Veranlassung zur Einholung eines Sachverständigengutachtens sein. Der Sachverständige soll dann zu der Frage Stellung nehmen, ob entweder die Behauptung der Klägerin zu bestätigen ist, der Mietpreis sei angemessen und bilde den örtlichen Markt zum Zeitpunkt der Anmietung ab oder – andersherum – ob die Behauptung der Beklagten nachvollziehbar ist, der Geschädigte hätte zu einem weit geringeren Normaltarif anmieten können.

Auswahl des Sachverständigen

Sachverständigengutachten zu Mietwagenpreisen sind jedoch häufig aus unterschiedlichen Gründen problematisch. Welche Sachverständigen verfügen über die notwendige Sachkunde und Qualifikation für ein Gutachten, einen in der Vergangenheit liegenden Normaltarif zu ermitteln? Der klassische Kfz-Sachverständige als Diplom Ingenieur für die Begutachtung, Schätzung und Bewertung von Kraftfahrzeugen und Schäden jeglicher Art, sowie die Rekonstruktion von Straßenverkehrsunfällen verfügt nicht zwingend über Kenntnisse in der Marktforschung und Erhebung von Preisen. Die Gerichte bedienen sich bei der Suche nach einem verfügbaren und geeigneten Sachverständigen den Angeboten der für das Sachverständigenwesen zuständigen Industrie- und Handelskammern. Einen Sachverständigen zur Ermittlung von Mietwagenpreisen gibt es jedoch in den Verzeichnissen der IHK üblicherweise nicht.

Wenn es zur Beauftragung eines Sachverständigen im Mietwagenprozess kommt, sollten die Parteien und das Gericht unbedingt auf einen sorgfältig formulierten Beweisbeschluss und die Qualifizierung des Sachverständigen achten.

Ex-Post-Betrachtungen?

Es soll im Folgenden der Frage nachgegangen werden, ob rückwirkende Preisaussagen möglich sind und welche besonderen Aspekte darüber hinaus zu berücksichtigen sind.

Mietwagenpreise sind zumeist nicht statisch, sondern unterliegen

erheblichen Schwankungen. Ursächlich ist die konkrete Auslastungssituation zu einem bestimmten Zeitpunkt im regionalen Markt. Als optimal für einen Durchschnittspreis aus Sicht des Anbieters wäre es anzusehen, wenn Angebot und Nachfrage immer ausgeglichen wären. Doch das ist eher die Ausnahme, denn es gibt Situationen, in denen Mietwagen nicht vermietet werden können, wie auch solche Situationen, in denen das Angebot lange vor dem betrachteten Zeitpunkt bereits ausverkauft ist.

Daraus abgeleitet bieten Filialen großer Anbieter ebenso wie kleine Anbieter ihre Dienstleistung zu einem Preis „so niedrig wie nötig“, um den Vermiettag / die Vermiettage zu „verkaufen“, aber „so hoch wie möglich“, um im Durchschnitt eine ausreichende Rendite zu generieren. Der Preis eines bestimmten Fahrzeuges zu einem bestimmten Tag in der Zukunft ist dabei nicht statisch. Er steigt, je näher dieser Tag kommt und die Dienstleistung noch nicht verkauft ist.

Legt man die Dokumentation desselben Miettages und Fahrzeuges nebeneinander (Beispiel, was kostet ein Fahrzeug in 4 Wochen; dokumentiert heute, in drei Wochen und zum Zeitpunkt kurz vor Mietbeginn), steigen die Werte in der Mehrzahl der Fälle an. Je geringer die Vorbuchungszeit eines Nachfragers wird, umso höher ist die Wahrscheinlichkeit eines erheblich höheren Preises oder gar der Ausverkauf-Situation.

Das wird als erhebliche Schwankung wahrgenommen, siehe folgende Vergleiche:

Beispiel 1

Volkswagen Golf, eine Woche in Berlin, recherchiert im Internet zu den üblichen Internetbedingungen (Bedingung der Vorfinanzierung, Stellung einer Kaution, Einhaltung einer Vorbuchungsfrist,...):
mehr als 720 Euro¹

Dagegen:

Fraunhofer 2011 geht für dasselbe PLZ-Gebiet im Mittelwert von rund 280 Euro für eine Woche inkl. einer „üblichen Haftungsreduzierung“ aus.² Die Minimal- und Maximalwerte bei Fraunhofer sind mit 202,75 und 834,00 Euro angegeben.

Je nach Marktlage kann für dieselbe Fahrzeugklasse von möglichen Verdopplungen bis Verdreifachungen der Preise ausgegangen werden. Und doch ist das ein ganz normales Marktverhalten. Ursächlich sind die hohe Standardisierung der Angebote für Normalanmieter und die Transparenz der Preise. Das wird ja letztlich auch durch die Minimal- und Maximalwerte der Fraunhofer – Liste eindrucksvoll belegt.

1) Siehe http://www.bav.de/images/aktuelles/pdf/wochenpreis%20gruppe%204%20ec_1.jpg

2) Siehe Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2010, Seite 67 und 94. Nach Anwendung der Umwandlungsmethode der Fahrzeuggruppen in Schwache-Gruppen sind es gar im Mittelwert nur noch 234 Euro pro Woche, S. 61.