

Inhalt

Aufsatz

Die Studie von Prof. Neidhardt gibt Anlass, die Fraunhofer-Liste genauer unter die Lupe zu nehmen.

Marion Rupp

Seite 2

Kürzungsquoten nach dem neuen VVG, bezogen auf den Bereich der Kraftfahrzeuge.

RA Peter Rindsfus

Seite 8

Wertminderung bei Bagatellschäden.

RAin Inka Pichler

Seite 14

Rechtsprechung

1. Schwache-Normaltarif und unfallbedingter Aufschlag von 20% ist angemessen.

Landgericht München II 8 S 5080/09 vom 08.03.2011

(Erstinstanz: Amtsgericht Starnberg 6 C 721/09)

Seite 16

2. Der Autovermieter ist aus abgetretenem Recht aktivlegitimiert.

Amtsgericht Düsseldorf 54 C 1675/10 vom 24.02.2011

Seite 16

Rechtsprechung kurzgefasst

Seite 18

Kurz und Praktisch

Seite 19

Herausgeber

Ernst Bayer, Bonn

Michael Brabec, Berlin

Rechtsanwalt Joachim Otting, Hünxe

Marion Rupp, Pforzheim

Rechtsanwalt Ulrich Wenning, Bonn

■ Die Studie von Prof. Neidhardt gibt Anlass, die Fraunhofer-Liste genauer unter die Lupe zu nehmen.

Der folgende Beitrag befasst sich mit einer Situation in einem ganz bestimmten Postleitzahlengebiet. Es soll eine exemplarische Darstellung dafür sein, wonach der Vermieter, der mit den nachfolgenden Themen konfrontiert ist, im betreffenden Postleitzahlengebiet suchen muss.

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

Man erinnert sich: **Auslöser** dieser Untersuchung war die festgestellte **erhebliche Diskrepanz zwischen** der von Fraunhofer behaupteten Preisentwicklung und der im gleichen Zeitraum erfolgten wissenschaftlichen Erhebung des **Statistischen Bundesamtes**, das trotz identischer Datenbasis zu einem völlig anderen Ergebnis kam.

Das Ergebnis der Studie kann grob so zusammengefasst werden:

- Den Autoren der Fraunhofer-Liste unterliefen Fehler, die eine Verzerrung der Preise nach unten bewirkten.
- Die wissenschaftlichen Anforderungen an eine statistisch saubere Erhebung (gemäß der Norm ISO/DIS 3534-3) wurden erst gar nicht erfüllt.
- Statt dessen wurde eine willkürliche und unplausible Sammlung von Daten veranstaltet und
- diese Daten bei der Umwandlung in Schwacke-Klassen so verzerrt, dass
- eine signifikante Abweichung nach unten (trotz gleicher Datenbasis) zum zweifellos völlig unparteiischen Ergebnis des Statistischen Bundesamtes entstand.

Verständlich, dass ein solches Prüfergebnis Anlass gab, weitere Nachforschungen durchzuführen – zumal im Plz-Gebiet 75 bei Erscheinen der Liste 2010 zunächst irritierte, dass die Autoren offensichtlich in manchen Fahrzeugklassen nur einen einzigen Anbieter für die angebliche Bildung (man beachte) eines Mittelwerts finden konnten.

Weil sich der Sinn einer solchen Darstellung selbst für den Unbefangenen nicht erschließen kann, wenn im gleichen Plz-Gebiet die tatsächlich vorhandenen fünf Anbieter bzw. deren Stationen ganz offensichtlich bei anderen Fahrzeugklassen (doch) gefunden wurden, grübelt man schon fast reflexartig darüber nach ob es denn sein kann, dass Stationen sozusagen fatamorganisch manchmal da und manchmal weg sind.

Jedem ist klar: Solch abschweifende Gedanken sind medizinisch bedenklich. Man ruft sich deshalb zur Ordnung, und kommt nun mit geschärften Sinnen zu dem Schluss: Hier stimmt was nicht!

Das Vertrauen in die Realität der Darstellung war also schon ein bisschen gestört, weil ein Abgleich mit anderen Postleitzahlengebieten auch noch an den Tag förderte, dass gerade die Preise der bevorzugten (einen) Station sozusagen epidemisch auftauchen, und darüber hinaus sowohl die Anzahl der Nennungen als auch die Anzahl der Stationen von Fahrzeugklasse zu Fahrzeugklasse in der Liste solche Kapriolen schlägt, dass sie auch nicht mit dem besten Willen eine wissenschaftliche Ordnung erkennen lassen.

Die Frage, ob die vorläufig nur als Ungereimtheit erkannte Vorgehensweise der Autoren der Fraunhofer-Liste Einfluss auf das Ergebnis der Liste hat und Preisverzerrungen bewirkt, dürfte sich allerdings nicht mehr stellen.

Mehrere durchgeführte Prüfungen ergaben atemberaubende Differenzen von über 50%, zwischen der „eigentlichen“ (und auch dargestellten) Datensammlung und den nach unplausiblen Umrechnungen und Gewichtungen „erreichten“ angeblichen Mittelwerten.

Es liegt auf der Hand, dass solche Preisverzerrungen – sofern nachgewiesen – konkrete Tatsachen sind, und ein schwerwiegender Fehler, der sich denkwürdig auf einen zu verhandelnden Fall und ein Schätzungsergebnis ganz erheblich auswirkt.

Das soll anhand eines konkreten Beispiels gezeigt werden.

2.) 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. Etwa so:

ACRISS =

Im Internet gebräuchliche Klasseneinteilung nach Gebrauchseigenschaften, entstammt dem Tourismusgeschäft, Klassen sind durch Buchstaben gekennzeichnet, z. B. M = Mini (entspr. Kl.1)

Schwacke-Klassen =

Übliche Fahrzeugklasseneinteilung normal vor Ort und auch im Schadenersatzbereich, Klassen sind durch Ziffern (1-10) gekennzeichnet und richten sich nach dem Fahrzeugwert.

Anzahl Stationen =

Mietwagen-Stationen, die für die „Nennungen“ herangezogen wurden. Im Plz-Gebiet 75 sind von den im Vorwort benannten Stationen mindestens 5 vorhanden.

Relevant:

Werden weniger Stationen berücksichtigt als in einem Plz-Gebiet vorhanden sind, kann ein falscher „Marktpreis“ ausgewiesen werden.

Betreibt ein Anbieter mehrere Stationen und ist gleichzeitig der billigste, könnten auch unbemerkt dessen Stationen übergewichtet werden, während die Stationen der „anderen Anbieter“ einfach weggelassen werden.

Beispiel:

Klasse 1 und 10 (Schwacke-Klassen) Plz-Gebiet 75 wird nur 1 Station = 1 Anbieter berücksichtigt (hier ersichtlich der Billigste)

Anzahl Nennungen:

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

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

Klasse E = 125 Nennungen im ACRISS-System

Relevant:

Wird kein korrekter Erhebungsplan festgelegt, so z. B. bei 5 vorhandenen Stationen (Anbieter!) gleichermaßen je 20 Abfragen (wären 100 Nennungen) vorzunehmen, können falsche Werte zur Entstehung gebracht werden.

Durch Ungewichtung bei der Anzahl der Stationen und der Nennungen können Werte beeinflusst werden.

Beispiel: 22 X Nennung von 1 Anbieter (s. u.) obwohl 5 Stationen (Anbieter) vorhanden sind, deren Preise unbekannt und unbenannt bleiben.

Nun zum Beispielsfall:

Im dem hierfür herangezogenen Fall wurde der relevante Mietpreis der Klasse 06 in der Fraunhofer-Liste im Plz-Gebiet 75 erheblich nach unten verzerrt – und zwar so, dass sich dieser Fehler in Form einer Falschberechnung von 52,4% auf den zu entscheidenden Fall niederschlagen kann.

Im Beispielfall machte der Geschädigte folgendes geltend: Fraunhofer hat in der hier maßgeblichen Fahrzeugklasse **ursprünglich** Wochenpreise von € 262,64 bis € 979,00 festgestellt. Das entspricht (ohne Gewichtung) einem Mittelwert von **€ 620,82**.

ACRISS-System

Klasse	1 Tag						3 Tage						7 Tage							
	Mittelwert	Anzahl Stationen	Anzahl Nennungen	Standardabweichung	Minimum	Maximum	Mittelwert	Preis Pro Tag (berechnet)	Anzahl Stationen	Anzahl Nennungen	Standardabweichung	Minimum	Maximum	Mittelwert	Preis Pro Tag (berechnet)	Anzahl Stationen	Anzahl Nennungen	Standardabweichung	Minimum	Maximum
PLZ-Gebiet 75																				
M	44,82	2	34	20,34	21,24	65,00	121,31	40,44	2	29	48,10	63,72	198,00	184,83	26,40	2	34	39,70	126,62	229,00
E	72,18	5	137	18,40	32,30	108,00	142,10	47,37	5	130	30,05	89,57	219,00	218,56	31,22	5	125	31,07	151,27	281,00
C	90,27	5	283	24,90	41,65	152,00	187,08	62,36	5	273	45,07	122,99	318,00	272,49	38,93	5	270	54,84	169,18	429,00
I	100,72	5	237	24,12	51,00	165,00	209,68	69,89	5	225	43,50	130,91	402,00	301,02	43,00	5	215	70,40	220,16	654,00
S	104,89	4	120	35,75	52,71	179,00	239,26	79,75	4	113	84,01	137,69	459,00	448,93	64,13	5	117	163,67	227,74	847,00
F	124,08	5	177	30,19	67,15	217,00	272,57	90,86	5	168	77,22	169,15	760,00	412,17	58,88	5	171	125,24	262,64	979,00
P	135,43	3	119	12,43	107,10	169,00	312,65	104,22	3	114	33,55	265,18	456,00	443,21	63,32	3	108	83,21	368,02	784,00
L	189,42	4	81	44,18	129,98	287,00	349,44	116,48	4	81	53,94	219,61	498,00	495,88	70,84	4	75	86,68	389,00	654,00
X	170,63	2	32	26,49	135,99	201,00	381,67	127,22	3	35	72,00	284,99	457,00	444,73	63,53	1	↓	81,93	389,00	654,00

Anzahl der Nennungen gesamt

Durchschnitt der Wochenpreise Minimum (2303,63:9)

Durchschnitt der Wochenpreise Maximum (5511,00:9)

1138

255,96

612,33

Ergebnis:

Die Gesamtzahl der verwendeten Daten (Anzahl der Nennungen) liegt bei 1138. Der Wochenpreis liegt im Minimum bei durchschnittlich € 255,96 im Maximum bei durchschnittlich € 612,33, was einen mittleren Wert von € 434,15 pro Woche als Rechengröße ergibt.

Unter Vorbehalt der unplausiblen Einschränkung der „vorhandenen

Durch Verzerrungen wurde daraus ein „Marktmittel“ von **€ 295,22** hergestellt.

Das ist die **Auswirkung auf den vorliegenden Fall**.

Das „ursprünglich gewichtungsfreie Mittel“ wurde (hier) um **52,4% heruntergezerrt!**

Eine konkrete Nachschau in der Liste mag überzeugen.

Es wird das **Plz-Gebiet 75** gezeigt.

Zur Erinnerung: **Die Daten** die Fraunhofer (tatsächlich) sammelte **entstammen** dem ACRISS-System.

Bereits bei der Sammlung der Datenquellen gibt es Ungereimtheiten.

Die angebliche Anzahl der Nennungen schwankt extrem (siehe*2). Nicht alle Stationen wurden gleichermaßen für alle Klassen berücksichtigt (siehe*1), bei den Maximumwerten gibt es einen höchst unplausiblen Verlauf (siehe*3).

Tabelle nach Umwandlung in Schwache-Klassen:

PLZ-Gebiet 75																				
1	24,64	1	22	3,18	21,24	29,00	75,72	25,24	1	17	9,81	63,72	86,00	149,17	21,31	1	22	20,65	126,62	172,00
2	62,00	2	30	3,00	59,00	65,00	139,47	46,49	2	29	31,04	104,99	198,00	217,73	31,11	2	25	6,82	202,99	229,00
3	71,76	5	87	20,54	32,30	91,00	144,61	48,20	5	84	30,63	89,57	202,00	217,63	31,09	5	79	37,93	151,27	281,00
4	86,26	2	32	8,65	74,99	108,00	156,24	52,08	2	29	21,22	117,35	219,00	228,24	32,61	2	33	8,93	209,00	239,00
5	87,33	5	187	24,55	41,65	152,00	181,75	60,58	5	176	38,04	122,99	318,00	264,47	37,78	5	181	45,50	169,18	429,00
6	96,07	5	230	23,32	51,00	152,00	199,35	66,45	5	226	47,51	122,99	402,00	295,22	42,17	5	216	74,08	220,16	654,00
7	109,03	5	228	33,48	52,71	179,00	238,54	79,51	5	208	71,68	137,69	459,00	349,58	49,94	5	210	101,37	227,74	847,00
8	130,46	5	225	24,49	67,15	217,00	299,42	99,81	5	218	76,31	169,15	760,00	447,04	63,86	5	225	128,95	276,31	979,00
9	186,61	4	147	45,87	118,83	287,00	345,42	115,14	4	147	55,68	219,61	498,00	490,67	70,10	4	125	93,96	325,00	654,00
10	167,58	2	32	28,43	129,98	201,00	376,04	125,35	3	34	69,71	284,99	457,00	416,63	59,52	1	↓	36,35	389,00	579,00

Anzahl der Nennungen gesamt

Durchschnitt der Wochenpreise Minimum (2297,27:10)

Durchschnitt der Wochenpreise Maximum (5060,00:10)

1138

229,73

506,00

Hier fällt schon auf:

1. Es fand eine Verschiebung der Datenmengen innerhalb der Klassen statt.
2. Ursprungsdaten und veränderte Daten sind mit 1138 „Nennungen“ angegeben – also gleich.
3. Deshalb ist bei ordentlicher Verwendung der Quelldaten eine Veränderung der „Durchschnittswerte“ eigentlich ausgeschlossen.
4. Trotzdem liegen die Angaben von Fraunhofer nach der künstlichen Umwandlung im Schnitt 15,3% unter den Quelldaten.
5. Das Ergebnis ist hier schon unplausibel.

Die festgestellte Veränderung ist allerdings nur ein Teil der Ungereimtheiten. Zur weiteren Verdeutlichung werden die Auffälligkeiten gezeigt.

Es werden die Darstellungen der Wochenpreise im relevanten Plz-Gebiet 75 herangezogen und die **Ursprungsdaten (ACRISS)** neben die **umgewandelten Daten (Schwacke-Klassen)** gestellt.

Obwohl im Plz-Gebiet **5 Stationen** (immer) zu Verfügung standen, wurden diese unplausibel und willkürlich in manchen Fahrzeugklassen nicht berücksichtigt – bis hin zur völligen Missachtung der Mehrheit.

Ursprungsdaten ACRISS						
184,83	26,40	2	34	39,70	126,62	229,00
218,56	31,22	5	125	31,07	151,27	281,00
272,49	38,93	5	270	54,84	169,18	429,00
301,02	43,00	5	215	70,40	220,16	654,00
448,93	64,13	5	117	163,67	227,74	847,00
412,17	58,88	5	171	125,24	262,64	979,00
443,21	63,32	3	108	83,21	368,02	784,00
495,88	70,84	4	75	86,68	389,00	654,00
444,73	63,53	1	23	81,93	389,00	654,00

Quelle Seite 87 Fraunhofer Liste 2010

Umgewandelte Daten in Schwacke-Klassen						
149,17	21,31	1	22	20,65	126,62	172,00
217,75	31,11	2	25	6,82	202,99	229,00
217,63	31,09	5	79	37,93	151,27	281,00
228,24	32,61	2	33	8,93	209,00	239,00
264,47	37,78	5	181	45,50	169,18	429,00
295,22	42,17	5	216	74,08	220,16	654,00
349,58	49,94	5	210	101,37	227,74	847,00
447,04	63,86	5	225	128,95	276,31	979,00
490,67	70,10	4	125	93,96	325,00	654,00
416,63	59,52	1	22	36,35	389,00	576,00

Quelle: Seite 54 Fraunhofer Liste 2010

Dass manche Stationen nicht vorhanden sein sollen, wenn es um die Ermittlung von Preisen in bestimmten Fahrzeugklassen geht, ist nicht glaubhaft.

Die Selektion von nur ein oder zwei Stationen trotz Vorhandensein „aller“ Stationen spricht bereits für eine bedenkliche Vorgehensweise, die auch in ihrer Wirkung (vgl. nur erste und letzte Position der Liste) unübersehbar ist.

Außerdem wirft die selektive Vorgehensweise Schatten auf andere Plz-Gebiete, weil ja auch in Gebieten, in denen es 30 oder mehr Stationen (der 6 Anbieter) gibt, nicht ausgeschlossen werden kann, dass ähnliche Gewichtungen vorgenommen wurden.

Und weiter:

Es tauchen wiederkehrend gleiche Werte in völlig unplausiblen Zuordnungen auf zum Beispiel € 654,00 ^(siehe*1).

Hohe Werte wie zum Beispiel € 784,00 ^(siehe*2) und andere verschwinden bei der Darstellung in den Schwacke-Klassen.

Es tauchen niedrige vorher nicht vorhandene Daten auf zum Beispiel € 576,00 ^(siehe*3).

Ursprungsdaten ACRISS						
184,83	26,40	2	34	39,70	126,62	229,00
218,56	31,22	5	125	31,07	151,27	281,00
272,49	38,93	5	270	54,84	169,18	429,00
301,02	43,00	5	215	70,40	227,74	654,00
448,93	64,13	5	117	163,67	227,74	847,00
412,17	58,88	5	171	125,24	262,64	979,00
443,21	63,32	3	108	83,21	368,02	784,00
495,88	70,84	4	75	86,68	389,00	654,00
444,73	63,53	1	23	81,93	389,00	654,00

Quelle Seite 87 Fraunhofer Liste 2010

Umgewandelte Daten in Schwacke-Klassen						
149,17	21,31	1	22	20,65	126,62	172,00
217,75	31,11	2	25	6,82	202,99	229,00
217,63	31,09	5	79	37,93	151,27	281,00
228,24	32,61	2	33	8,93	209,00	239,00
264,47	37,78	5	181	45,50	169,18	429,00
295,22	42,17	5	216	74,08	227,74	654,00
349,58	49,94	5	210	101,37	227,74	847,00
447,04	63,86	5	225	128,95	276,31	979,00
490,67	70,10	4	125	93,96	325,00	654,00
416,63	59,52	1	22	36,35	389,00	576,00

Quelle: Seite 54 Fraunhofer Liste 2010

Für die Unplausibilität, die bereits bei der ursprünglichen Datensammlung vorherrscht, spricht die Zahl 654,00.

Sie taucht als Wochenpreis einmal der vierten Position, dann wieder als Wochenpreis der achten und neunten Position im ACRISS-System auf. Nach der ersichtlich falschen Umwandlung in das Schwacke-System, soll wiederum die Zahl 654,00 für den angeblich höchsten Wochenpreis – diesmal der Klasse 06, sowie 09 – gelten.

Es gibt extreme Verschiebungen in den Klassen und in der Anzahl der Nennungen (vgl. 270 zu 79 Kl.3)

Ursprungsdaten ACRISS						
184,83	26,40	2	34	39,70	126,62	229,00
218,56	31,22	5	125	31,07	151,27	281,00
272,49	38,93	5	270	54,84	169,18	429,00
301,02	43,00	5	215	70,40	220,16	654,00
448,93	64,13	5	117	163,67	227,74	847,00
412,17	58,88	5	171	125,24	262,64	979,00
443,21	63,32	3	108	83,21	368,02	784,00
495,88	70,84	4	75	86,68	389,00	654,00
444,73	63,53	1	23	81,93	389,00	654,00

Quelle Seite 87 Fraunhofer Liste 2010

Umgewandelte Daten in Schwacke-Klassen						
149,17	21,31	1	22	20,65	126,62	172,00
217,75	31,11	2	25	6,82	202,99	229,00
217,63	31,09	5	79	37,93	151,27	281,00
228,24	32,61	2	33	8,93	209,00	239,00
264,47	37,78	5	181	45,50	169,18	429,00
295,22	42,17	5	216	74,08	220,16	654,00
349,58	49,94	5	210	101,37	227,74	847,00
447,04	63,86	5	225	128,95	276,31	979,00
490,67	70,10	4	125	93,96	325,00	654,00
416,63	59,52	1	22	36,35	389,00	576,00

Quelle: Seite 54 Fraunhofer Liste 2010

Die ursprünglichen Nennungen wurden extrem verschoben. Welche Auswirkungen das hat wird nachfolgend gezeigt.

Ursprünglich sind in den fünf ersten Klassen 761 Daten gesammelt. Nach der Umwandlung wurden daraus 340. Die fehlenden 421 Daten wurden in höhere Klassen verschoben. Ergebnis: niedriger Preis in allen Klassen.

Ursprungsdaten ACRISS						
184,83	26,40	2	34	39,70	126,62	229,00
218,56	31,22	5	125	31,07	151,27	281,00
272,49	38,93	5	270	54,84	169,18	429,00
301,02	43,00	5	215	70,40	220,16	654,00
448,93	64,13	5	117	163,67	227,74	847,00
412,17	58,88	5	171	125,24	262,64	979,00
443,21	63,32	3	108	83,21	368,02	784,00
495,88	70,84	4	75	86,68	389,00	654,00
444,73	63,53	1	23	81,93	389,00	654,00

Quelle Seite 87 Fraunhofer Liste 2010

Umgewandelte Daten in Schwacke-Klassen						
149,17	21,31	1	22	20,65	126,62	172,00
217,75	31,11	2	25	6,82	202,99	229,00
217,63	31,09	5	79	37,93	151,27	281,00
228,24	32,61	2	33	8,93	209,00	239,00
264,47	37,78	5	181	45,50	169,18	429,00
295,22	42,17	5	216	74,08	220,16	654,00
349,58	49,94	5	210	101,37	227,74	847,00
447,04	63,86	5	225	128,95	276,31	979,00
490,67	70,10	4	125	93,96	325,00	654,00
416,63	59,52	1	22	36,35	389,00	576,00

Quelle: Seite 54 Fraunhofer Liste 2010

Das Herunterziehen der Preise ist klar erkennbar. Dass von 761 Preisen der niederen Klassen allein 421 Preise gar nicht dort hingehören würden, ist völlig unplausibel. Selbst ein Laie, dem das eigenhändige Nachrechnen durch das opulente Zahlenwerk verleidet sein mag, kann auf einen Blick erkennen, dass schon die unterste Position den ausschlaggebenden Hinweis liefert. Hier ist bloß zu fragen, wo denn die 23. Nennung des angeblich einzigen Anbieters blieb?

Sie verschwand – was die fehlende Plausibilität und den ohnehin völlig erratischen Verlauf der Liste nur noch bestärken kann.

Folgendes sollte zu denken geben:

Datensammlung der ersten 5 Klassen = 761 Nennungen (Ursprungsdaten) = 67%

Datensammlung der restlichen 4 Klassen = 377 Nennungen (Ursprungsdaten) = 33%

Zusammen: 1138

Nach Umwandlung: Die ersten 5 Klassen = 340 Nennungen = 30%

Nach Umwandlung: Die restlichen 5 Klassen = 798 Nennungen = 70%

Rechnerischer Durchschnittswert (Woche) der ersten 5 Klassen im ACRISS im Mittel 333,3,97

Rechnerischer Durchschnittswert der restlichen 4 Klassen im ACRISS im Mittel 496,6,30

Nach Umwandlung aber: Die ersten 5 Klassen = Mittel 220,9,06

Veränderung in % -33,8

Nach Umwandlung aber: Die restlichen 5 Klassen = Mittel 514,8,21

Veränderung in % +3,7

Trotz gleicher Datenbasis finden sich also die Ursprungswerte nach ihrer Umwandlung nicht wieder. Die Breite der ersten 5 Klassen wurden um 33,8 % nach unten gezerrt, während die „verschobenen Werte“ den Preis der restlichen Klassen geringfügig, das heißt um 3,7 %, veränderten. Im Ergebnis wurden die Werte um ziemlich genau 30% nach unten verändert.

Es fand außerdem eine weitere undurchsichtige Gewichtung statt.

Zum Nachweis werden noch einmal die Tabellen im Plz-Gebiet 75 (Wochenpreise) gegenübergestellt und der jeweils durchschnittliche (echte) Wochenpreis verglichen mit dem durchschnittlichen Wochenpreis, den Fraunhofer in einer weiteren Verzerrung als „Mittel“ kreierte.

Ursprungsdaten ACRISS						
184,83	26,40	2	34	39,70	126,62	229,00
218,56	31,22	5	125	31,07	151,27	281,00
272,49	38,93	5	270	54,84	169,18	429,00
301,02	43,00	5	215	70,40	220,16	654,00
448,93	64,13	5	117	163,67	227,74	847,00
412,17	58,88	5	171	125,24	262,64	979,00
443,21	63,32	3	108	83,21	368,02	784,00
495,88	70,84	4	75	86,68	389,00	654,00
444,73	63,53	1	23	81,93	389,00	654,00

Quelle Seite 87 Fraunhofer Liste 2010

(3221,82:9)

Durchschnitt Fraunhofer 357,98

Aber anders der ursprüngliche Wert (s.o.):

Durchschnitt Minimum 225,96 Maximum 612,33 = 434,14

Umgewandelte Daten in Schwache-Klassen						
149,17	21,31	1	22	20,65	126,62	172,00
217,75	31,11	2	25	6,82	202,99	229,00
217,63	31,09	5	79	37,93	151,27	281,00
228,24	32,61	2	33	8,93	209,00	239,00
264,47	37,78	5	181	45,50	169,18	429,00
295,22	42,17	5	216	74,08	220,16	654,00
349,58	49,94	5	210	101,37	227,74	847,00
447,04	63,86	5	225	128,95	276,31	979,00
490,67	70,10	4	125	93,96	325,00	654,00
416,63	59,52	1	22	36,35	389,00	576,00

Quelle: Seite 54 Fraunhofer Liste 2010

(3076,40:10)

Durchschnitt Fraunhofer 307,64

Die Fehler beruhen auch nicht auf längst bekannten methodischen Schwächen oder Mängeln.

Wir fassen zusammen:

1. Der Durchschnitt (Minimum/Maximum) aus den ursprünglichen Acriss-Quellenwerten liegt bei **€ 434,14 pro Woche**.
2. Er resultiert aus den (mit Vorbehalt) „echten“ dargestellten Einzeldaten für die Klassen, die allerdings bereits bei der Datenaufnahme undurchsichtig und statistisch falsch (unterschiedliche Anzahl von Stationen und Nennungen) gesammelt wurden.
3. Diese **Ursprungs**-Werte wurden von Fraunhofer sodann: unplausibel umgewandelt.
4. Durch diese Fehler wurden die Preise schon künstlich nach unten gedrückt.
5. Die Preise wurden in einem weiteren „Verzerrschritt“, nämlich durch „nochmalige“ (unbekannte) Gewichtung zusätzlich in „andere Mittelwerte“ verfremdet.
6. Der ursprünglich, aus den dargestellten Daten bestehende Mittelwert von € 434,14 wurde in € 307,64 verwandelt, mit anderen Worten:
7. **Vorher:** (Durchschnitt) **434,14**
Nachher: (Durchschnitt) **307,64**
8. Hinzu kommt die völlig unplausible Klassenverschiebung um bis zu 3 Preisklassen, was eine zusätzliche Preisverzerrung nach unten bewirkt.

Bezogen auf den Beispielfall macht der hier Geschädigte konkret geltend:

In der **relevanten Fahrzeugklasse** will Fraunhofer Wochenpreise von **€ 262,64 bis € 979,00** (vgl. oben) festgestellt haben. Das entspricht „real“ einem mittleren Wochenpreis von **€ 620,82**.

Durch die in mehreren Schritten durchgeführte Verzerrung wurde daraus ein Marktmittel von sage und schreibe € 295,22 fabriziert.

Das ist die Auswirkung auf den hier vorliegenden Fall!

Das „ursprüngliche Preis-Mittel“ wurde (hier) um 52,4% künstlich heruntergezerrt!

Hier schließt sich also der Kreis.

Beachtlich ist außerdem:

Wären die ursprünglich gelisteten Werte nicht in mehreren Schritten verzerrt und falsch dargestellt worden, würde sich kaum ein Unterschied zu den Werten der mit allen **Mitteln bekämpften Schwache-Liste** und dem dortigen Spektrum ergeben.

Dabei kommt es noch nicht einmal mehr darauf an, dass Fraunhofer die Nebenkosten nicht erhob, und dass die verwendeten Preise nicht vollständig sind und gerade auch eine Vollkaskoversicherung sogar erst noch „angefragt werden muss“ (vgl. Sixt-Internetangebote), weshalb der angeblich grundsätzliche Inhalt auch in Frage zu stellen ist.

Letzlich ist noch zu bemerken:

Weil die angebliche Telefonabfrage genauso wie die Internetwerte weder in der Anzahl noch Gewichtung plausibel – geschweige denn prüfbar ist, und sie außerdem genau die selbe erratische „Nennungsangabe“ (wie oben gezeigt) aufweist, sind die angeblichen Ergebnisse grundsätzlich in Zweifel zu ziehen.

3.) Dass eine derartige Marktverzerrung selbstverständlich „Auswirkungen auf jeden einzelnen Fall hat“ – auch in anderen Postleitzahlengebieten – und der Schadenersatz jedes einzelnen Geschädigten bei Anwendung dieser Liste völlig ungerechtfertigt beschnitten wird, ist nicht von der Hand zu weisen!

Das **AG Berlin Mitte** im Urteil vom **18.02.2011 Az. 111 C 3481/09** wird zitiert:

„..... ist dieser Marktpreisspiegel keine geeignete Schätzgrundlage, da

die ermittelten Werte durch „Gewichtung“ schlicht manipuliert sind und überwiegend auf der Basis von Internetangeboten weniger Großanbieter erhoben worden sind.“

Dem Gericht waren also die Verzerrungen und kruden Gewichtungen in der Liste schon vor der Bestätigung der Fehler durch den Vergleich mit den Daten des Statistischen Bundesamtes durch Prof. Dr. Neidhardt aufgefallen.

Interessant ist auch die aktuelle Entscheidung des **Landgerichts München II** vom 03.03.2011 Az. 8 S 5080/09, welches nicht mehr auf die Fraunhofer-Liste abstellt.

Das Landgericht München hat ein Gutachten eingeholt über die Frage, ob Schwacke oder Fraunhofer oder Dr. Zinn „normale Marktmietpreise“ abbilden – die wie gefordert – „ohne Weiteres“ erhältlich sind.

Nach äußerst umfassender Recherche (35 Seiten) bestätigte der Sachverständige Nickl am 25.11.2010 in seinem Gutachten Nr. 10-20 GS 08, dass eine retrospektive Marktanalyse nahezu unmöglich ist, sich allerdings aus der Gegenwartschau folgendes (zitiert) ergibt:

„Die mittleren Mietzinse aus der Erhebung des Dr. Holger Zinn und des Fraunhofer IAO sind nicht zu eruieren gewesen.“

Das Ergebnis des Sachverständigen überrascht im Hinblick auf den Nachweis der außerhalb des Markts bewerkstelligten Umwandlungen in der Fraunhofer-Liste nicht mehr.

Weiter führt der Sachverständige zur Frage des Gerichts aus:
„Im Fazit ist damit festzustellen, dass die von der Fa. Schwacke mit Automietpreisspiegel 2008 für den Großraum München ermittelten Miettarife (arithmetischer Mittelwert und Maximalwert) durchaus in die Ergebnisse der eigenen Recherche des Unterzeichners für eine „Normalmiete“ eingegliedert werden können.“

Auch dieses Ergebnis überrascht nicht.

4.) Zieht man um der Objektivität willen nämlich in Betracht, dass ein paar hervorgehobene temporäre oder punktuelle Marktanomalien noch nicht einmal ansatzweise indizieren können, dass der im Gesamten und vom völlig neutralen Statistischen Bundesamt festgestellte Verlauf der Preisentwicklungen unrichtig sein könnte, besteht für einen unschlüssig gegen „alle Unternehmen“ propagierten Manipulationsverdacht keinerlei Grundlage.

Tatsache ist, dass in den Schwacke-Listen im Bundesdurchschnitt zwischen 2003 und 2009 in allen 10 Fahrzeugklassen eine durchschnittlich jährliche Preisveränderung von 1,77 %, festzustellen ist, was sich auch im Jahr 2010 nicht änderte.

Der Spekulation über eine Beeinflussung des Mietpreisspiegels steht die mathematisch unumstößliche Tatsache entgegen, dass sich eine angebliche Ergebnisbeeinflussung gerade nicht erschließen kann, soweit als Resultat eine Preisveränderung herauskommt, die im allgemeinen Verbraucherindex des Statistischen Bundesamtes liegt.

Dann macht eine „Beeinflussung“ nämlich überhaupt keinen Sinn – schon gar nicht den spekulativ unterstellten!
(vgl. LG Mönchengladbach Urt. v. 06.08.10 Az. 5 S 16/10 und 5 S 111/10; NZV 12/2010, 161 ff.; LG Koblenz Urt. v. 24.01.2011, Az. 5 O 40/09).

Eine andere Auffassung wäre ein Verstoß gegen die Denkgesetze.

Zusammengeklaupte „Billig-Angebote“ gehören ebenso wie ein paar besonders „hohe Werte“ zu einem üblichen „Markt“ und gestatten schon deshalb keine „Generalvermutungen“.

Denn einerseits liegen gerade auch solche Angebote im Spektrum der Schwacke-Liste, andererseits zeigt sich bei konkreter Nachschau und Gegenüberstellung, dass die „unverwandelten“ Werte der Fraunhofer-Liste sogar deutlich höher liegen können als die Maximum-Werte der Schwacke-Liste incl. Nebenkosten.

Man mag sich wundern, weshalb eine schier unendliche Diskussion über Geeignetheit oder Ungeeignetheit von Listen nun schon seit Jahren geführt wird, wenn schlichte Nachschau und etwas mathematisches Verständnis ausreicht um festzustellen, dass das Ergebnis unplausibler Verzerrungen nahezu unbemerkt Meinungen beeinflusste.

5.) Der BGH hat am 12.04.2011 – VI ZR 300/09 – wiederholt (Rdnr. 19), dass es bei der Erwägung ob die eine oder andere Liste geeigneter ist im Wesentlichen darauf ankommt, ob mit konkreten Tatsachen Mängel aufgezeigt sind, die sich in erheblichem Umfang auf den zu entscheidenden Fall auswirken – insofern nichts Neues.

Nach ständiger BGH-Rechtsprechung kann die Verwendung einer Liste dann nicht in Betracht kommen, wenn mit konkreten Tatsachen Mängel aufgezeigt sind, die sich auf den zu entscheidenden Fall in erheblichem Umfang auswirken.

Dass die Gerichte hinsichtlich der Bewertung sowohl der Schwacke-Liste als auch der Fraunhofer-Liste derzeit höchst unterschiedlich urteilen, hat der Senat unter Rdnr. 18 ausgeführt.

Er hat erneut betont, dass revisionsrechtlich nur prüfbar ist, ob erhebliches Vorbringen der Parteien unberücksichtigt gelassen, wesentliche Bemessungsfaktoren außer Betracht gelassen oder der Schätzung unrichtige Maßstäbe zugrunde gelegt sind (Rdnr. 16).

Klargestellt ist insofern, dass auf Spekulationen beruhende Einwendungen zur Erhebungsmethode – so z. B. die unschlüssige Unterstellung einer Ergebnismanipulation durch „interessierte Autovermieter“ – den geforderten Tatsachenvortrag nicht ersetzen kann, und den „konkreten“ Nachweis für Mängel nicht erfüllt.

Der BGH hat die Entscheidung des **OLG Karlsruhe** (NZV 2010, 472 f.) und die Entscheidungen mehrerer Senate des **OLG Köln** ausdrücklich erwähnt, die einen erheblichen und konkreten Mangel der Fraunhofer-Liste darin sehen, dass diese Liste auf Internetbuchungen und insofern deren Besonderheiten beruht.

Erfreulich ist außerdem, dass der VI. Zivilsenat angesichts der nahezu alles überlagernden „Diskussion“ mehrfach betont, dass die „Rechtsgrundsätze der Schadensbemessung“ nicht verkannt werden dürfen.

Wohl an, wenn ein solcher Grundsatz der ist, dass mittlere marktübliche Kosten zu ersetzen sind, dann könnte man darüber nachdenken, dass noch nie beobachtet wurde, dass „der Markt“ seine Preise umwandelt, verzerrt oder gewichtet, bevor er sie der Öffentlichkeit anbietet.

Kürzungsquoten nach dem neuen VVG, bezogen auf den Bereich der Kraftfahrzeuge

A. Einleitung

Mit Wirkung ab dem 01.01.2008 ist das Versicherungsvertragsgesetz (VVG) reformiert worden. Ein wichtiger Teil der Reform bestand darin, die völlige Leistungsfreiheit des Versicherers bei grob fahrlässigem Verhalten des Versicherungsnehmers wie sie nach dem alten VVG gegeben war, zu modifizieren. In der Vergangenheit hatte sich gezeigt, dass die dortigen Ergebnisse mitunter unbillig waren. Dieses „Alles-oder-Nichts-Prinzip“ galt es aufzuheben und durch eine Regelung zu ersetzen, die es ermöglicht, im Falle der groben Fahrlässigkeit Kürzungen hinsichtlich der Leistung durch den Versicherer vorzunehmen, die an der Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers bei seinen Handlungen orientiert sein sollte.

Zur Vereinheitlichung wurde darüber hinaus geregelt, dass sämtliche, nach dem 01.01.2008 abgeschlossenen Versicherungsverträge dem neuen VVG und alle vor dem 01.01.2008 bestehenden Versicherungsverträge spätestens ab dem 01.01.2009 ebenfalls den neuen Regelungen des VVG unterliegen und diese dann einheitlich für sämtliche Versicherungsverträge gelten. Insofern erscheint es nun an der Zeit, ein erstes Fazit zu ziehen, welche Auswirkungen die gesetzlichen Änderungen im Bereich der täglichen Schadensregulierung der Versicherer haben, und wie die Rechtsprechung damit in der bisher verstrichenen Zeit umgegangen ist.

Von Bedeutung ist dies für die Autovermieter, da sich die Rechtsprechung bei der Haftungsfreistellung gegen Entgelt an der Vollkaskoversicherung orientiert. Wenn also der Mieter gegen Zahlung eines Zuschlags oder auch inklusiv von der Haftung freigestellt wird, kann der Vermieter in Fällen der groben Fahrlässigkeit im gleichen Verhältnis bei dem Mieter (nur) Regress nehmen, wie der Vollkaskoversicherer im Rahmen der eventuellen quotalen Kürzung von der Leistung frei werden würde.

Dieser Beitrag dient dem Vermieter dazu, sich im Vorfeld – bei allen in der Rechtsprechung noch gegebenen Unsicherheiten – realistischen Quoten annähern zu können.

B. Allgemeine Überlegungen

Bevor im Weiteren der Versuch einer Übersicht unter Berücksichtigung der aktuellen Rechtsprechung und der Vorschläge in der Literatur eingegangen werden soll, erscheint es sinnvoll, auf einige allgemeine Dinge hinzuweisen.

1. Tatsächlicher Anwendungsbereich

Der hiesige Beitrag soll sich ausschließlich mit dem Bereich der Kraftfahrzeug- und der Vollkaskoversicherung beschäftigen. Andere Versicherungssparten werden hier nicht erwähnt. Ferner ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass Versicherungsfälle, die mit einfacher Fahrlässigkeit oder vorsätzlich begangen worden sind, hier ebenfalls keine unmittelbare Berücksichtigung finden, weil sie von der Gesetzesänderung in Bezug auf die grobe Fahrlässigkeit nicht erfasst sind. Lediglich die Frage, ab wann aus einfacher Fahrlässigkeit möglicherweise grobe Fahrlässigkeit wird, wird eine Rolle spielen. Dieses wäre etwa der Fall bei zunehmender Alkoholisierung eines Kraftfahrers.

2. Sachlicher Anwendungsbereich

Neben der tatsächlichen (grob fahrlässigen) Herbeiführung des Versi-

cherungsfalles (§ 81 VVG), gibt es auch vertragliche Obliegenheiten, die der Versicherungsnehmer gegenüber der Versicherung zu erfüllen hat bzw. grob fahrlässig verletzen kann (§ 28 II VVG). Von untergeordneter Bedeutung, aber der Vollständigkeit halber ist auch noch auf die Gefahrerhöhung (§ 23 VVG) und eine sich daraus ergebende Leistungsfreiheit (§ 26 VVG) einzugehen. Insofern ist zwischen diesen zu unterscheiden. Dabei sei im Folgenden nicht auf die Fragen rund um den Rettungsfall oder die Wahrung von Ersatzansprüchen des Versicherers eingegangen.

a. Obliegenheitsverletzung vor dem Versicherungsfall

In § 5 KfzPflVV ist definiert, was als Obliegenheitsverletzung vor Eintritt des Versicherungsfalles vereinbart werden kann und im Rahmen der AKB festgelegt und auf den Versicherungsnehmer übertragen werden kann.

Dazu gehören:

- die **Verwendungsklausel**, wonach das Fahrzeug nur zu dem im Versicherungsvertrag angegebenen Zweck verwendet werden darf;
- die **Rennklausel**, wonach das Fahrzeug nicht zu Fahrveranstaltungen (und den dazugehörigen Übungsfahrten) verwendet werden darf, bei denen es auf die Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten ankommt und die behördlich nicht genehmigt sind;
- die **Schwarzfahrerklause**, wonach das Fahrzeug nur von einem berechtigten Fahrer gebraucht werden darf, wobei ein Fahrer dann als „berechtigt“ gilt, wenn er mit Wissen und Willen des Verfügungsberechtigten handelt, bzw. der Halter oder Eigentümer des Fahrzeugs es nicht wissentlich ermöglicht, dass das Fahrzeug von einem unberechtigten Fahrer gebraucht wird.
- die **Führerscheinklausel**, wonach das Fahrzeug nicht auf öffentlichen Plätzen oder Wegen von einem Fahrer gefahren werden darf, der nicht über die erforderliche Fahrerlaubnis verfügt, bzw. der Halter oder Eigentümer des Fahrzeugs es nicht wissentlich ermöglicht, dass das Fahrzeug ohne den erforderlichen Führerschein gebraucht wird.
- die **Alkoholklausel**, wonach festgelegt wird, dass das Fahrzeug nicht gefahren werden darf, wenn der Fahrer durch alkoholische Getränke oder andere berauschende Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, bzw. der Halter oder Eigentümer des Fahrzeugs es nicht wissentlich ermöglichen darf, dass jemand in diesem Zustand das Fahrzeug gebraucht.

All diese Regelungen finden sich im Abschnitt D der aktuellen AKB der jeweiligen Versicherung.

b. Obliegenheitsverletzung nach Eintritt des Versicherungsfalles

Die Obliegenheiten, die ein Versicherungsnehmer nach Eintritt des Versicherungsfalles zu erbringen hat, sind hingegen in Abschnitt E der AKB geregelt. Dazu gehören insbesondere die

- **Anzeigepflicht** des Schadenfalls gegenüber der Versicherung;
- **Aufklärungspflicht**, wonach der Versicherungsnehmer verpflichtet ist, alles zu tun, was zur Aufklärung des Schadensereignisses dienlich sein kann;
- die **Beantwortung der Fragen** des Versicherers, wie es zu dem Schaden hat kommen können. Diese sind wahrheitsgemäß und vollständig zu beantworten;
- die **Schadensminderungspflicht**, wonach der Versicherungsnehmer dafür zu sorgen hat, den Schaden so gering wie möglich zu halten;
- Insbesondere für die Kfz-Haftpflichtversicherung ist geregelt, dass der Versicherungsnehmer **binnen einer Woche** der Versicherung

mitzuteilen hat, falls Ansprüche gegen ihn geltend gemacht werden. Sollten die Ansprüche gerichtlich gegen ihn geltend gemacht werden, ist die Anzeige „unverzüglich“ vorzunehmen. Dazu gehört im Weiteren auch, dass die Führung des Rechtsstreits ausschließlich der Versicherung überlassen ist und der Versicherungsnehmer dem von der Versicherung eingeschalteten Rechtsanwalt Vollmacht zu erteilen und auch alle erforderlichen Auskünfte und möglicherweise angeforderte Unterlagen zu erteilen und zu übergeben hat. Schließlich gehört es auch zu diesen Pflichten, dass im Falle eines drohenden Fristablaufes, etwa bei einem Mahnbescheid oder einer Klage oder sonst einem Bescheid einer Behörde, durch den Versicherungsnehmer zunächst fristgerecht das passende Rechtsmittel eigenständig eingelegt werden muss.

c. Gefahrerhöhung

Im Rahmen der Gefahrerhöhung gibt es einige Umstände, die von Bedeutung im Bereich der Kraftfahrzeuge sein können, etwa mangelhafte Bremsen oder das Belassen von Fahrzeugpapieren im Fahrzeug. Maßgebend ist, dass nach Abschluss des Versicherungsvertrages eine Veränderung (des Risikos) eingetreten ist, die der Versicherungsnehmer nicht mitgeteilt hat. Dies setzt natürlich voraus, dass er die Veränderung überhaupt bemerkt hat oder bemerken musste.

d. Kaskoversicherung

In der Kaskoversicherung gibt es ebenfalls bestimmte Obliegenheiten, die der Versicherungsnehmer nach dem Versicherungsfall zu erfüllen hat.

Im Falle der Entwendung des Fahrzeugs oder mitversicherter Teile hat er dieses **unverzüglich in Schriftform** gegenüber der Versicherung anzuzeigen, wobei die Anzeige von ihm **persönlich unterschrieben** sein muss. Im Falle der Verwertung oder Reparatur des Fahrzeugs muss der Versicherungsnehmer vorher **die Weisung der Kaskoversicherung** einholen und diese befolgen, soweit ihm dieses zumutbar ist.

Bei einem Entwendungs-, Brand- oder Wildschaden, der einen im Versicherungsvertrag bestimmten Betrag überschreitet, ist der Versicherungsnehmer verpflichtet, das Schadensereignis der **Polizei unverzüglich anzuzeigen**.

Hervorzuheben ist hier auch, dass, wenn ein Schaden nicht vom Versicherungsnehmer, sondern einem Dritten verursacht wurde, dessen grob fahrlässige Begehungsweise dem Versicherungsnehmer nicht zugerechnet wird, so dass die volle Leistung an den Versicherungsnehmer zu erbringen ist. Der Versicherer kann dann bei dem tatsächlichen Fahrer/Schadensverursacher, soweit es sich nicht um einen Repräsentanten des Versicherungsnehmers handelt, Regress nehmen. Im Bereich der Autovermietung oder bei Fahrzeugflotten von Firmen, bei denen eine einheitliche Versicherung auf den Firmeninhaber besteht, kann dies von erheblicher Bedeutung sein. Umgekehrt ist es für Vermieter, die ihr Risiko selber tragen, von erheblicher Bedeutung, sich mit der Problematik der Kürzungsquoten zu beschäftigen.

e. Kraftfahrzeugversicherung

Von besonderer Bedeutung ist, dass im Falle der Kraftfahrzeughaftpflichtschäden der Versicherer im Außenverhältnis zu dem Geschädigten den entstandenen Schaden in vollem Umfang zu erstatten hat, sich anschließend aber an den Versicherungsnehmer oder Fahrer wenden kann, um ihn im Innenverhältnis in Regress zu nehmen. Dabei gelten gemäß der §§ 5, 6 Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung (KfzPflichtVV) Höchstgrenzen.

Bei einer Obliegenheitsverletzung vor Eintritt des Versicherungsfalls

liegt diese bei 5.000,00 €, es sei denn, der Fahrer hat das Fahrzeug durch eine strafbare Handlung erlangt. Dann gilt diese Grenze nicht.

Bei einer Obliegenheitsverletzung nach Eintritt des Versicherungsfalls liegt die Grenze bei 2.500,00 €, wobei in Ausnahmen auch 5.000,00 € zulässig sind, wenn die Aufklärungs- oder Schadensminderungspflicht besonders schwerwiegend vorsätzlich verletzt wurde.

Insofern ergibt sich im Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungsbereich eine deutliche Privilegierung der Fahrer/Schadensverursacher im Vergleich zu anderen Versicherungssparten, etwa im Bereich der Sachversicherung, z.B. Gebäudeversicherung, denn dort gibt es solche Obergrenzen nicht.

Anzumerken ist dabei, dass in Bezug auf die Regresshöchstgrenzen nach wohl einhelliger Meinung¹ gilt, dass sich eine Quotenbildung innerhalb dieser Regresshöchstgrenzen grundsätzlich deshalb verbietet, weil der Versicherungsnehmer aufgrund der Festlegung dieser Höchstgrenzen bereits ausreichend geschützt ist. Allerdings ist zu überprüfen, ob im Rahmen einer Quotenbildung die Regresshöchstgrenze überhaupt erreicht wird. Liegt der Rückforderungsbetrag nach der Quotenbildung unter der Regresshöchstgrenze, ist diese nicht zu beachten. Liegt er darüber, käme eine weitere Kürzung auf die Regresshöchstgrenze zum Tragen.

C. Rechtliche Überlegungen

Wie überall im Recht sind die hier anzustellenden Überlegungen geprägt von einem subjektiven und einem objektiven Teil. Es bedarf keines Hinweises, dass ohne einen Schaden sich die Frage einer Regressmöglichkeit nicht stellt. Insofern wird es also immer ein äußeres, objektives Ereignis geben, welches für die Frage der Schwere des Verschuldens im Rahmen der groben Fahrlässigkeit zu beurteilen sein wird. Wie sich aus der obigen Übersicht der Obliegenheitsverletzungen zwanglos ergibt, sind diese zunächst einmal orientiert an den besonders verwerflichen und daher strafbaren Handlungen, wie etwa der Verwirklichung des Tatbestandes des § 315c oder § 316 StGB oder dem Führerscheinerfordernis gemäß § 21 StVG und dann weiter abgestuft im Bereich des Bußgeld- und Ordnungswidrigkeitenrechts. Im Goslarer Orientierungsrahmen wird dieses als so genannte „Normative Vorprägung“² bezeichnet. Schon anhand dieser Einordnung der Tat des Versicherungsnehmers/Fahrers lässt sich eine deutliche Abstufung vornehmen, die in entsprechendem Maße die Schwere des Verschuldens indiziert.

Ein weiteres Kriterium stellt die Gefährlichkeit des Fehlverhaltens im Hinblick auf einen möglichen Schadenseintritt dar. Je nahe liegender der Eintritt eines Schadens, desto gefährlicher ist eine Handlung, erst recht wenn sich bei verständiger Würdigung der Umstände auch noch ergibt, dass nicht nur ein geringer, sondern ein (außerordentlich) großer Schaden entstehen kann. Hierher gehört auch die Überlegung, ob ein unbefangener Dritter die Handlung als leichtfertig betrachten würde. Schließlich ist auch die zeitliche Dauer eines Verstoßes zu berücksichtigen.

Dazu kommen die subjektiven Kriterien auf Seiten des Versicherungsnehmers/Fahrers. Denn Taten, die mehr in Richtung der Vorsatznähe anzusiedeln sind, indizieren ein erheblich schwereres Verschulden, als solche, die auf der Grenze der leichten Fahrlässigkeit liegen. Hinzu kommen möglicherweise auch noch entlastende subjektive Kriterien, wie das Augenblicksversagen oder etwa eine besondere Notlage.

Selbstverständlich ist in all diesen Fällen immer auf den Einzelfall und seine besonderen Umstände abzustellen. Insofern dürfte es immer zweck-

1) Nugel, Kürzungsquoten nach dem VVG, § 1 Rz. 62; vgl. Goslarer Quotierungsrahmen I.5, zfs 2010, 12ff

2) vgl. Goslarer Quotierungsrahmen I.1, zfs 2010, 12ff

mäßig sein, zunächst zu versuchen, auf der Skala der objektiven Umstände eine Festlegung zu treffen, die dann durch die weiteren subjektiven Umstände des Versicherungsnehmers/Fahrers, die zu der Verwirklichung der Tat geführt haben, fein abzustimmen sind.

Hinsichtlich der Frage, wann grundsätzlich grobe Fahrlässigkeit anzunehmen ist, kann auf die bisherige Rechtsprechung zum alten VVG zurückgegriffen werden. Für die „neue Frage“ der Schwere des Verschuldens gibt es bisher hingegen nur sehr wenige Entscheidungen. Darüber hinaus besteht die Problematik, dass es nicht zu allen denkbaren Fällen Entscheidungen gibt und andererseits zu bestehenden, ähnlich gelagerten Fällen unterschiedliche Gerichtsentscheidungen vorliegen. Da der Gesetzgeber keine abschließende Regelung darüber getroffen hat, wie die besondere Schwere der Schuld gemäß § 28 Abs. 2 VVG zu bemessen ist, bleibt es letztendlich den Gerichten überlassen, hierzu die entsprechenden Kriterien zu entwickeln. Insofern wird sich im Laufe der Zeit mit der zunehmenden Anzahl von gerichtlich entschiedenen Fällen ein klareres Bild hinsichtlich der möglichen Kürzungsquoten ergeben. Dann dürfte die Bestimmung einer annähernden Kürzungsquote vorab möglich sein.

D. Versuch eines Quotenkataloges

Die folgende Aufstellung ist ein Ergebnis der Durchsicht der aktuellen Literatur zu diesem Thema, erhebt aber keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern soll die Möglichkeit geben, anhand einer übersichtlichen Zusammenstellung einen „schnellen Einstieg“ zu finden. Widersprüchlich dazu wird unten auf die Nugel-Liste und andere verwiesen.

Nach der Neufassung des VVG hatte sich bereits der 47. Deutsche Verkehrsgerichtstag in Goslar im Januar 2009³ mit diesem Thema

befasst und die Empfehlung verabschiedet, eine Tabelle von Musterquoten und Orientierungsrahmen für den Bereich der Kraftfahrt-Versicherung zu erstellen. Daraus ist der Goslarer Orientierungsrahmen entstanden. Die dortigen Anhaltspunkte sind hingegen nur skizziert und es werden lediglich grobe Kürzungsschritte von 25 %, 50 % und 75 % vorgeschlagen.⁴

Daneben gibt es inzwischen verschiedene Auflistungen, die in ähnlicher Form versuchen, eine Übersicht zu geben. Am ausführlichsten dürfte sich Rechtsanwalt Dr. Michael Nugel⁵ mit dem Thema befasst haben, der mit Abstand die konkretesten Vorschläge liefert. Er plädiert dafür, die Kürzungsschritte mit 10% zu verfeinern und liefert neben den bekannten Entscheidungen für sämtliche relevanten Bereiche dieses Themas Vorschläge.

Eine kurze Übersicht gibt es von Stomper im Kommentar Halm/Kreuter/Schwab⁶. Auch Stiefel/Maier⁷ geht auf die Kürzungsquoten ein, lässt diese aber in den Text einfließen.

Interessant ist der Hinweis von Schwintowski⁸; der mit Hinweis auf das Vorbild im Schweizer Recht, die Meinung vertritt, dass sich die meisten Kürzungsquoten im Bereich von 10 – 50 % bewegen sollen und nur in Fällen größter Verschuldens darüber anzusiedeln seien, d.h. nahe dem bedingten Vorsatz bei 80 % und erst bei direktem Vorsatz bei 100%.⁹

Der Einfachheit halber orientiert sich der Verfasser im Folgenden an diesen Vorschlägen. Soweit es konkrete Entscheidungen gibt, sind diese in der nachfolgenden Tabelle aufgenommen. Soweit es keine Entscheidungen gibt, richten sich die Quotenvorschläge nach den vorgenannten Werken und sind entsprechend kenntlich gemacht.

I. Obliegenheitsverletzungen vor dem Versicherungsfall

1. alkohohlbedingte Fahruntüchtigkeit

Quote	Gericht	Datum	Aktenzeichen	Besondere Bemerkung
100 %	OLG Dresden	13.10.10	7 U 466/10	BAK 2,7 ‰, Abkommen von Fahrbahn
dazu	BGH	22.06.11	IV ZR 225/10	
100 %	LG Münster	24.09.10	15 O 275/09	BAK 1,67 ‰, Abkommen von Fahrbahn
100 %	LG Oldenburg	24.09.10	13 O 1964/10	BAK 1,5 ‰, Abkommen von Fahrbahn
100 %	LG Tübingen	26.04.10	4 O 326/10	BAK 1,29 ‰, Repräsentant fuhr ohne Grund gegen abgestelltes Fahrzeug
100 %	AG Bitterfeld-Wolfen	19.08.10	7 C 1001/09	BAK 1,18 ‰, ohne Grund gegen abgestelltes Fahrzeug gefahren
100 %	AG Bühl	17.05.09	7 C 88/09	BAK 1,89 ‰, Verursachung eines Unfalls
100 %	AG Berlin-Mitte	17.03.10	114 C 3271/09	BAK 2,13 ‰, ohne Grund gegen 2 abgestellte Fahrzeuge gefahren
100 %	Vorschlag Stiefel/Maier*			ab 1,1 ‰
95 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**			ab 1,1 ‰
80 %	KG Berlin	28.09.10	6 U 87/10	BAK 1,05 ‰, unklarer Sachverhalt aber Hinweis des Gerichts, dass auch über 1,1 ‰ nicht zwingend 100% Kürzung angenommen werden muss
75 %	LG Bonn	31.07.09	10 O 115/09	Überlassung an alkoholisierten Fahrer, der Unfall verursacht
50-95 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**			0,5 - 1,1 ‰ ohne nähere Differenzierung
50-80 %	Vorschlag Stiefel/Maier*			unter 1,1 ‰ ohne nähere Differenzierung
50 %	OLG Hamm	25.08.10	I-20 U 74/10	BAK 0,59 ‰, auf gerader Strasse gegen Laternenpfahl gefahren
25-50 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**			0,3 - 0,5 ‰ ohne nähere Differenzierung

3) Empfehlung Arbeitskreis II, 47. VGT 2009, Seite 6

4) Zfs 2010, 12ff

5) Nugel, Kürzungsquoten nach dem VVG, 2011

6) Halm/Kreuter/Schwab, AKB-Kommentar 2010, Rz 1294

7) Stiefel/Maier, Kraftfahrtversicherung 18. Auflage 2010

8) Schwintowski/Brömmelmeyer, Praxiskommentar zum VVG, 2. Auflage 2011, § 28 Rz. 60

9) Schwintowski/Brömmelmeyer, Praxiskommentar zum VVG, 2. Auflage 2011, § 28 Rz. 78

2. drogenbedingte Fahruntüchtigkeit

Quote	Gericht	Besondere Bemerkung
100 %	Vorschlag Nudel***	schwere Drogenabhängigkeit mit Vorverurteilung
80-100 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**	deutlich erkennb. Ausfallersch. bei bekannter Droge
50-95 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**	ohne nähere Differenzierung
50-80 %	Vorschlag Nudel***	„Modedroge“ ohne hohen Bekanntheitsgrad bei moderaten Ausfallerscheinungen
30 - 60 %	Vorschlag Nudel***	geringe Dosis und kaum spürbare Ausfallerscheinungen

3. medikamentenbedingte Fahruntüchtigkeit

Quote	Gericht	Besondere Bemerkung
70-100 %	Vorschlag Nudel***	Fahren geg. Ärztl. Rat mit erheblichen Ausfallerscheinungen
60-80 %	Vorschlag Nudel***	bekannte Auswirkungen und deutliche Ausfallerscheinungen /Zusammenspiel mit Alkohol
40-60 %	Vorschlag Nudel***	Beipackzettel missachtet, keinen ärztlichen Rat eingeholt und spürbare Ausfallerscheinungen oder alkoholähnliche Wirkung
20-40 %	Vorschlag Nudel***	kein entgegenstehender ärztlicher Rat, geringer Bekanntheitsgrad und Beipackzettel missachtet
25-30 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**	ohne weitere Differenzierung

3a. Drogen- und medikamentenbedingte Fahruntüchtigkeit

50-95 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**	Alkohol/ Medikamente gemischt
---------	---------------------------------	-------------------------------

4. Fahren ohne Fahrerlaubnis

Quote	Gericht	Besondere Bemerkung
60-80 %	Vorschlag Nudel***	Fahrt zum Abholen des (entzogenen) Führerscheins
30-60 %	Vorschlag Nudel***	Irrtum über Fahrzeugklasse und den erforderlichen Führerschein oder Rechtskraft des Urteils
20-50 %	Vorschlag Nudel***	Irrtum über öffentlichen Platz oder Strasse

5. Überlassen des Fahrzeugs an Nichtführerscheinbesitzer

Quote	Gericht	Besondere Bemerkung
70-100 %	Vorschlag Nudel***	bewußt fahrlässiges Überlassen an Dritten bei verdächtigen Umständen oder Lkw-Überlassung im Gewerbebetrieb bei Kenntnis von Vorentziehung
60-80 %	Vorschlag Nudel***	bewußt fahrlässiges Überlassen an Dritten
50 %	Vorschlag Nudel***	Überlassung von LKW im gewerblichen Bereich an unbekanntem Fahrer ohne Verdachtsmomente
20-50 %	Vorschlag Nudel***	Überlassung an unbekanntem Fahrer ohne Verdachtsmomente

6. Verstoß gegen Verwendungsklausel

Quote	Gericht	Besondere Bemerkung
60-80 %	Vorschlag Nudel***	hohe Prämiendiff. u. lang anhaltender Verstoß mit Vorsatznähe
50 %	Vorschlag Nudel***	erhöhte Prämiendiff. mit gelegentlichen Verstößen trotz gut erkennbarer unterschiedlicher Verwendungszwecke
20-40 %	Vorschlag Nudel***	eher geringe Prämiendifferenz bzw. einmaliger Verstoß bei schwer abgrenzbaren Verwendungszwecken

7. Schwarzfahrerklause

Quote	Gericht	Besondere Bemerkung
50-80 %	Vorschlag Nudel***	dauerhafter Verstoß gegen den ohne weiteres erkennbaren Willen bzw. bei bewußten Zweifeln (Vorsatznähe)
30-50 %	Vorschlag Nudel***	eigenmächtige kurzfristige Fortsetzung der Fahrt gegen den ohne weiteres erkennbaren und naheliegenden Willen
20-30 %	Vorschlag Nudel***	kurzfr. Fahrt geg. bzw. ohne den Willen mit entschuld. Umständen

II. Obliegenheitsverletzungen nach dem Versicherungsfall

1. Verletzung der Aufklärungspflicht

Quote	Gericht	Datum	Aktenzeichen	Besondere Bemerkung
100 %	LG Düsseldorf	18.06.10	20 S 7/10	arglistiges Entfernen vom Unfallort, obwohl der Unfall bemerkt wurde
100 %	LG Saarbrücken	01.10.10	13 S 75/01	arglistiges Entfernen vom Unfallort, obwohl der Unfall bemerkt wurde und Fahrer erkannte das; dadurch Schadenregulierung ggf. beeinflusst
100 %	LG Ellwangen	20.08.10	4 O 69/10	arglist. Entfernen bei erhebl. Eigenschad. und späteren Schicken des Bruders als vermeintlichen Fahrer unerl. Entfernen mit Vorsatznähe bei bes. schwer aufzuklä. Fahrmanöver bzw. Verdacht auf Trunkh. o. bes. hoher Schaden unerlaubtes Entfernen ohne herausragende Besonderh. und überschaubarer Beeinträchtigung des Feststellungsinteresses. unerlaubtes Entfernen bei eher fernliegender Gefährdung und Grenzfall zu einem einfach fahrlässigen Verhalten
70 -100 %	Vorschlag Nudel***			
50-70 %	Vorschlag Nudel***			
20-50 %	Vorschlag Nudel***			

2. Verletzung der Aufklärungspflicht durch Falschangaben

Quote	Gericht	Datum	Aktenzeichen	Besondere Bemerkung
100 %	LG Paderborn	25.08.10	4 O 96/10	beharrliche Nichtbeantwortung der Frage nach dem Alkoholkonsum des Unfallfahrers durch den Versicherungsnehmer
100 %	KG Berlin	20.02.76	6 U 66/10	unerlaubtes Entfernen vom Unfallort und Falschangabe bezüglich des Fahrers
20 %	LG Nürnberg-Fürth	04.08.10	8 O 744/10	bei 5 Jahre altem Pkw Vorschaden nur mit gut 10 % des tatsächlichen Schadens angegeben
0 %	KG Berlin	09.11.10	6 U 103/10	falsche Angabe der Laufleistung war weder für die Feststellung des Versicherungsfalles noch den Umfang der Leistungspflicht kausal

3. Schadensminderungspflicht

Quote	Gericht	Datum	Aktenzeichen	Besondere Bemerkung
100 %	AG Lichtenfels	22.07.10	1 C 115/10	Keine Weisung des Vers. eingeholt, trotz ausdr. Hinweis wodurch Schaden von 290 € entstand
50-80 %	Vorschlag NugeI***			hoher Schaden bei dubiosem Unfallhergang unter Abgrenzung von Vorschäden
30-50 %	Vorschlag NugeI***			mittlerer Schaden, ggf. auch bei einem abzugrenz. Vorschaden
20-30 %	Vorschlag NugeI***			geringer Schaden und VN ist dringend auf das Fahrzeug angewiesen

4. Anzeigepflicht

Quote	Gericht	Besondere Bemerkung
50-70 %	Vorschlag NugeI***	Abwarten von über einem Jahr, hoher Schaden und bereits angekündigter Anspruch des Geschädigten
30-50 %	Vorschlag NugeI***	Abwarten mehrere Monate bei moderatem Schaden
20-30 %	Vorschlag NugeI***	um wenige Monate verzögerte Anzeige ohne angekündigte Fremdansprüche bei polizeilicher Unfallaufnahme

III. Grob fahrlässiges Herbeiführen des Versicherungsfalles

1. Rotlichtverstoß

Quote	Gericht	Datum	Aktenzeichen	Besondere Bemerkung
80-100 %	Vorschlag NugeI***			mehr. Sek. rote Ampel plus Vorsatznähe und hoh. Geschw.
60-80 %	Vorschlag NugeI***			mehr. Sek. rote Ampel bzw. Einfahrt bei Blendung
50-70 %	Vorschlag NugeI***			mehr. Sek. rote Ampel bzw. Einfahrt bei Blendung bei verzeihlicher Ablenkung oder Augenblicksversagen
50 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**			ohne nähere Differenzierung
50 %	LG Münster	20.08.09	15 O 141/09	Rotlicht und Einfahrt bei Blendung
50 %	LG Essen	05.02.10	135 C 209/09	übersichtliche und gut einsehbare Kreuzung, Losfahren bei Rotlicht aufgr. Mitzieheffekts
50 %	AG Duisburg	24.02.10	50 C 2567/09	Einfahrt bei Rotlicht ohne bes. Umstände
40 %	Vorschlag NugeI***			Einfahrt bei Rotlicht ohne besondere Umstände bei verzeihl. Ablenkung oder Augenblicksversagen
30-50 %	Vorschlag NugeI***			Rotlichtverstoß bei Mitzieheffekt bzw. verwirr. Ampelanl.
20-40 %	Vorschlag NugeI***			Rotlichtverstoß bei Mitzieheffekt bzw. verwirr. Ampelanl. bei verzeihl. Ablenkung oder Augenblicksversagens

2. Überfahren eines Stoppschildes

Quote	Gericht	Besondere Bemerkung
50-80 %	Vorschlag NugeI***	Einfahrt mit überhöhter Geschwindigkeit. trotz guter Erkennbarkeit und Warnhinweis
30-50 %	Vorschlag Stiefel/Maier*	ohne nähere Differenzierung
30-50 %	Vorschlag NugeI***	gut erkennbares Stoppschild mit Warnhinweis
20-40 %	Vorschlag NugeI***	gut erkennbares Stoppschild mit Warnhinweis mit besonderer Ablenkungssituation
20-30 %	Vorschlag NugeI***	Schwelle zur groben Fahrlässigk., d.h. kein bes. Hinweis
25 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**	ohne nähere Differenzierung

3. Missachtung der Durchfahrtshöhe

Quote	Gericht	Datum	Aktenzeichen	Besondere Bemerkung
50-70 %	Vorschlag NugeI***			eigenes vertrautes Fahrzeug und deutliche Warnhinweise
30-50 %	Vorschlag NugeI***			eigenes vertrautes Fzg. aber eher verhaltene Warnhinweise
50 %	LG Konstanz	26.11.09	3 O 119/09	angemietetes 2,9 m hohes Fahrzeug, bei Einfahrt in 2,4 m mit Warnschild und Warnballons
30-50 %	Vorschlag NugeI***			fremdes Fahrzeug und deutliche Warnhinweise
40-60 %	Vorschlag Stiefel/Maier*			ohne nähere Differenzierung
33,3 %	LG Göttingen	18.11.09	5 O 118/09	angemietetes 3,7 m hohes Fahrzeug, bei Einfahrt in 2,7 m mit Warnschild
20-30 %	Vorschlag NugeI***			fremdes Fahrzeug und keine deutlichen Warnhinweise
10-20 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**			ohne nähere Differenzierung

4. Ablenkung durch Benutzung von Gegenständen

Quote	Gericht	Datum	Aktenzeichen	Besondere Bemerkung
80-100 %	Vorschlag Nugel***			längere Ablenk. in bes. Gefahrensit. mit hoher Geschwindigk.
75 %	LG Naumburg	03.12.09	4 U 133/08	Lkw mit Gefahrgut kommt von eisglatter Strasse ab nach Anzünden einer Zigarette und Hinweis im Display auf durchdrehende Räder
50-80 %	Vorschlag Nugel***			längere Ablenk. bzw. bes. Gefahrensit. oder hohe Geschwindigkeit, insbes. Rauchen ohne Sicherungsvorkehrung oder Telefonat mit Handy
> 50 %	Vorschlag Stiefel/Maier*			wenn Kenntnis von bes. erschwerenden Umständen
50 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**			durch Greifen o. Bücken nach Gegenst.
30-50 %	Vorschlag Nugel***			kurzfristige Ablenk. mit Augenblicksvers. ohne besondere Gefahrensituation
25-50 %	Vorschlag Nugel***			durch Rauchen, Autoradio, Navi oder Handy
20-50 %	Vorschlag Stiefel/Maier*			ohne nähere Differenzierung

5. falsches Überholen

Quote	Gericht	Besondere Bemerkung
70-100 %	Vorschlag Nugel***	rücksichtsloses Überholen (§ 315 c StGB) m. Fremdschad. bei besonders widrigen Witterungsverhältnissen
60-80 %	Vorschlag Nugel***	Überholen verwirklicht § 315 C StGB
um 75 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**	wenn Straftatbestand verwirklicht § 315 Abs. 1 Nr. 2 b StGB
50-70 %	Vorschlag Nugel***	Überholen bei besonders schlechten Witterungsverhältnissen bzw. Sichtverhältnissen
50 %	Vorschlag Nugel***	Überholen ohne bes. be- oder entlast. Umst. (erhebliche OWi)
um 50 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**	wenn Bußgeldtatbestand erfüllt
20-50 %	Vorschlag Nugel***	Überholen als Augenblicksversagen bei verzeihl. Fehleinschätzung (kein Straftatbestand)
40-60 %	Vorschlag Stiefel/Maier*	ohne nähere Differenzierung

6. erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitung

Quote	Gericht	Besondere Bemerkung
100 %	Vorschlag Nugel***	§ 315 c StGB mit Überschreit. 61 km/h inner- bzw. 71 km/h außerorts
> 80 %	Vorschlag Stiefel/Maier*	besonders rücksichtsloses Verhalten o.ä.
70-100 %	Vorschlag Nugel***	§ 315 c StGB verwirklicht
60-80 %	Vorschlag Nugel***	Überschreit. 61 km/h inner- bzw. 71 km/h außerorts (3 Monate Fahrverbot)
< 80 %	Vorschlag Stiefel/Maier*	ohne nähere Differenzierung
50-70 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**	wenn Straftatbestand verwirklicht § 315c Abs. 1 Nr. 2d StGB
50 - 70 %	Vorschlag Nugel***	Überschreit. 31 km/h inner- bzw. 41 km/h außerorts bei widrigen Rahmenbedingungen
um 50 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**	wenn Bußgeldtatbestand erfüllt
50 %	Vorschlag Nugel***	erhebl. Geschw.überschr. ohne Fahrverbot mit widr. Rahmenbedg.
20 - 40 %	Vorschlag Nugel***	erhebl. Geschw.überschr. ohne Fahrverbot im Grenzbereich zur einf. Fahrlässigkeit bzw. bei verzeichlicher Notlage

7. Übermüdung und Einschlafen am Steuer

Quote	Gericht	Besondere Bemerkung
1100 %	Vorschlag Nugel***	§ 315 c StGB und Ausnahmefall
70 - 80 %	Vorschlag Nugel***	§ 315 c StGB ohne Ausnahmefall
75 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**	abhängig von der Erkennbarkeit der Übermüdungsanzeichen
50 - 70 %	Vorschlag Nugel***	unterh. der Schwelle zur Strafbark. aber bew. Fahrlässigkeit
um 50 %	Vorschlag Stiefel/Maier*	ohne nähere Differenzierung
30 - 50 %	Vorschlag Nugel***	kein Straftatb. und bes. entlastende subjektive Umstände

8. sonstiges erhebliches Fehlverhalten

Quote	Gericht	Datum	Aktenzeichen	Besondere Bemerkung
60-80 %	Vorschlag Nugel***			Wenden auf Autobahn
50-80 %	Vorschlag Nugel***			Auffahren auf gut erkennbares Hindernis
50-80 %	Vorschlag Nugel***			Fahrt als Geisterfahrer
um 50 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**			Missachtung des Andreaskreuzes
um 50 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**			Auffahrunfall infolge grober Unaufmerksamkeit
40-70 %	Vorschlag Nugel***			Benutzung von Sommerreifen im Winter bei Schnee
40-70 %	Vorschlag Nugel***			Liegenbleiben wegen Benzinmangels
50 %	AG. St. Georg	28.10.09	916 C 359/09	Abkommen von Strasse bei schlechten Witterungsbedingungen
30-60 %	Vorschlag Nugel***			Hineinfahren in überfluteten Bereich der Strasse
30-60 %	Vorschlag Nugel***			Fahren mit abgefahrenen Reifen
30-60 %	Vorschlag Stiefel/Maier*			Fahren mit abgefahrenen Reifen
30-40 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**			Inbrandsetzung des Fahrzeugs
25 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**			grundloses Abkommen von Fahrbahn
20-50 %	Vorschlag Nugel***			Abstellen ohne Handbremse auf abschüssiger Strasse

10-25 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**
20-50 %	Vorschlag Nugel***
5-25 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**
0 %	LG Hamburg 02.07.10 331 S 137/09

Unterlassene Sicherung bei Gefälle
Hindernisbereiten nach Panne ohne Absicherung
Ausweichen vor Tier
Abkommen von Str. bei winterl. Witterg. mit Sommerreifen nach altem Recht
Kausalitätsnachweis der Sommerreifen als Unfallursache fehlt

9. Diebstahl des Fahrzeugs

Quote	Gericht	Datum	Aktenzeichen
100 %	LG Kleve	13.01.11	6 S 79/10

Besondere Bemerkung

50-80 %	Vorschlag Nugel***
50-80 %	Vorschlag Nugel***
50-80 %	Vorschlag Nugel***
60-80 %	Vorschlag Nugel***
75 %	Vorschlag Stiefel/Maier*
50-75 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**
40-70 %	Vorschlag Nugel***
40-70 %	Vorschlag Nugel***
bis 50 %	Vorschlag Stiefel/Maier*
40- 0 %	Vorschlag Nugel***
30 - 60 %	Vorschlag Nugel***
um 50 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**
30-50 %	Vorschlag Nugel***
25-50 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**
30 - 50 %	Vorschlag Nugel***
20 - 40 %	Vorschlag Nugel***

Fahrzeugschl. nach Abstellen des Fzg. auf hauseig. Parkplatz verloren und keine Maßnahmen ergriff.
Fahrzeug mit laufendem Motor abgestellt
Steckenlassen des Fahrzeugschlüssels
Übergabe an Unbekannten ohne Sicherungsmaßnahmen
Fzg.schlüssel wird entwendet u. Vers.neh. unterläßt jegliche Sicherungsmaßnahme
Schlüssel steckt im Zündschloss
mangelnde Sicherung des Fahrzeugs gegen Diebstahl, ohne nähere Differenzierung
Fahrzeug ohne Sicherung abgestellt
Cabrio offen abgestellt
bei fehlender Fahrzeugsicherung
Fzg.schlüssel wird entwendet u. Vers.neh. trifft untaugliche Sicherungsmaßnahme
Anhänger ohne Sicherung abgestellt
Untätigkeit des VN nach Verlust/Diebstahl von Kfz-Schlüssel
Schlüssel wird an einem exponierten Ort ohne ausreichende Kontrolle verwahrt
pflichtwidrige Beaufsichtigung oder Verwahrung von Kfz-Schlüssel
Schlüssel wird verdeckt im Fahrzeug zurückgelassen
Schlüssel wird an einem exponierten Ort ohne ausreichende Kontrolle verwahrt, Fahrzeug aber weit entfernt

IV. Gefahrerhöhung

Quote	Gericht	Datum	Aktenzeichen
50-70 %	Vorschlag Nugel***		
50 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**		
40-60 %	Vorschlag Nugel***		
40-60 %	Vorschlag Nugel***		
10-25 %	Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**		
30-50 %	Vorschlag Nugel***		
0 %	OLG Oldenburg	23.06.10	5 U 153/09
0 %	OLG Bremen	20.09.10	3 U 77/09

Besondere Bemerkung

Vorschlag Stiefel/Maier*
Vorschlag Halm/Kreuter/Schwab**
Vorschlag Nugel***

mangelhafte Bremsen
Zurücklassen von Kfz-Papieren im Fahrzeug (Siehe aber OLG Oldb. und Bremen)
Zulassungsbescheinigung im Fzg. Aufbewahrt (Siehe aber OLG Oldb. und Bremen)
unzureichende Profiltiefe der Reifen
Mängel an Reifen ohne Differenzierung
regelm. Beladung über das zul. Gewicht hinaus
dauernde Aufbewahrung des Kfz-Scheins im Fahrzeug stellt keine Gefahrerhöhung dar
dauernde Aufbewahrung des Kfz-Scheins im Fahrzeug stellt keine Gefahrerhöhung dar

Kraftfahrzeugversicherung 18. Auflage 2010
AKB-Kommentar 2010, Stomper
Kürzungsquoten nach dem VVG, 2011

■ Wertminderung bei Bagatellschäden

Die unfallbedingte merkantile Wertminderung bleibt nach wie vor eine der umstrittensten Schadenspositionen. Neben dem unsinnigen¹ Argument der Versichererseite, dass an Mietwagen eine solche Wertminderung gar nicht entstehen könne, da sie nämlich von vornherein weniger werthaltig als Autos aus privater Hand seien, ist das Argument der so genannten Bagatellschäden einer der Haupteinwände.

10%-Grenze

Vielfach wird bei geringen Schäden pauschal eine Wertminderung verneint, wenn der Reparaturbetrag unter 10% des Wiederbeschaffungswertes liegt.² Dies ist in dieser Pauschalität kein tragfähiges Argument.

1) Aufsatz von Pichler in SVR 2011, 167

2) AG Leipzig, Urteil vom 24.08.2001 - Az. 3 C 10051/00

3) BGH, Urteil vom 23.11.2003 - VI ZR 357/03

4) AG Bühl, Urteil vom 27.03.2007 - Az. 3 C 171/06

Der Bundesgerichtshof⁵ hat bereits klargestellt, dass sich jede schematische Betrachtung anhand von wie auch immer gearteten Eckwerten verbietet, weil stets der Einzelfall sachverständig zu beurteilen ist. Daher gibt es auch kein Quorum für die Anerkennung eines merkantilen Minderwertes in Bezug auf das Verhältnis der Reparaturkosten zum Wiederbeschaffungswert.⁴ Einen ganz entscheidenden Einfluss auf die Wertminderung hat nämlich – Bagatellschaden hin oder her – die sehr weitgehende kaufrechtliche Offenbarungspflicht. Vorschäden an Gebrauchtwagen muss der Verkäufer ungefragt nennen, will er sich nicht den Sachmangelhaftungsansprüchen des Käufers bis hin zum Vorwurf der Arglist – immerhin ist das das zivilrechtliche Wort für Betrug – aussetzen. Und der Unfallbegriff der kaufrechtlichen Rechtsprechung ist äußerst kleinlich. Was über rein oberflächliche Beschädigungen hinausgeht ist offenbarungspflichtig. Sobald das Blech beschädigt ist, ist die Hürde übersprungen. Wörtlich heißt es in der kaufrechtlichen Entscheidung des BGH⁵ dazu: „Danach muss der Verkäufer eines Gebrauchtwagens einen Schaden oder Unfall, der ihm bekannt ist oder mit dessen Vorhandensein er rechnet, grundsätzlich auch ungefragt dem Käufer mitteilen, wenn er sich nicht dem Vorwurf arglistigen Verschweigens aussetzen will, es sei denn, der Schaden oder Unfall war so geringfügig, dass er bei vernünftiger Betrachtungsweise den Kaufabschluss nicht beeinflussen kann. Die Grenze für nicht mitteilungspflichtige „Bagatellschäden“ ist bei Personenkraftwagen sehr eng zu ziehen. Als „Bagatellschäden“ hat der Senat bei Personenkraftwagen nur ganz geringfügige, äußere (Lack-)Schäden anerkannt, nicht dagegen andere (Blech-)Schäden, auch wenn sie keine weitergehenden Folgen hatten und der Reparaturaufwand nur gering (in einem Falle aus dem Jahre 1961 332,55 DM) war (Senatsurteile vom 3. Dezember 1986 – VIII ZR 345/85, WM 1987, 137, unter II 2 b und vom 3. März 1982 – VIII ZR 78/81, WM 1982, 511, unter II 2 a und b, jeweils m.w.N.; vgl. Senatsurteil vom 20. März 1967 – VIII ZR 288/64, NJW 1967, 1222). Ob das Fahrzeug nach dem Unfall fachgerecht repariert worden ist, ist nicht von Bedeutung.“

Einfacher Teileaustausch

Auch das häufig gehörte Argument, ein merkantiler Minderwert entstehe nicht, wenn der Schaden durch „einfachen Teile-Austausch“ zu beheben sei, widerspricht dem schadenersatzrechtlichen Hintergrund der Wertminderung. Jedem Unfallschaden folgt – siehe oben – eine Offenbarungspflicht. Auf die Offenbarung reagieren potentielle Käufer mit Kaufzurückhaltung oder Preisdiskussion, welche unmittelbar zum Minderwert führen. Dazu der BGH in schadenrechtlichem Kontext⁶:

„Der Ausgangspunkt dieser Rechtsprechung, daß auf dem Gebrauchtwagenmarkt Unfallfahrzeuge einen geringeren Preis erzielen, als unfallfreie, weil verborgene technische Mängel nicht auszuschließen sind und das Risiko höherer Schadenanfälligkeit infolge nicht fachgerechter Reparatur besteht, trifft trotz aller Fortschritte der Reparaturtechnik nach wie vor zu, zumal die technische Entwicklung im Fahrzeugbau insoweit auch höhere Anforderungen stellt.“

5) BGH, Urteil vom 10.10.2007 – VIII ZR 330/06

6) BGH, Urteil vom 23.11.2003 – VI ZR 357/03

7) AG Mölln, Urteil vom 12.10.2007 – Az. 3 C 280/07

8) AG Stuttgart, Urteil vom 25.03.2011 – Az. 42 C 2947/10)

Fakt ist, dass die notwendige Offenbarung des Unfallschadens zu einem geringeren Erlös bei Veräußerung des Kraftfahrzeugs führt. Hierzu führt beispielsweise das AG Mölln⁷ bei einem geringen Schaden (geschraubte Karosserieteile) wie folgt aus:

„Soweit die Beklagten vortragen, im vorliegenden Fall sei entgegen der Einschätzung des vom Kläger in Auftrag gegebenen Sachverständigengutachtens keine Wertminderung in der geltend gemachten Höhe eingetreten, da nur geschraubte Karosserieteile – die hintere linke Tür und die Radvollblende – ersetzt worden sind, kann dem nicht gefolgt werden. Entgegen der Auffassung der Beklagten liegt ein merkantiler Minderwert nicht ausschließlich dann vor, wenn ein erheblicher Eingriff in das Fahrzeuggefüge vorgenommen wurde. Vielmehr ist es genau umgekehrt: Ein merkantiler Minderwert ist bei relativ neuen Fahrzeugen nur dann ausnahmsweise nicht anzunehmen, wenn von dem Unfall nur ein ohne weiteres auswechselbares Teil des Fahrzeuges getroffen war und insbesondere keine Schäden an Rahmen und Fahrgestell vorliegen. Die Beklagten haben selbst vorgetragen, dass durch den unfallbedingten Anstoß die Tür eingedrückt, gestaucht und verbogen wurde. Insoweit kann – unabhängig davon, ob es sich um ein gestauchtes oder ein geschraubtes Karosserieteil handelt – nicht ausgeschlossen werden, dass es zu einem Schaden am Rahmen gekommen ist. Zudem ist im vorliegenden Fall zu berücksichtigen, dass es sich um ein neues Kfz handelt bei denen unfallbedingte Wertminderungen eher auftreten als bei Kfz, die schon älter sind. Auch wäre – unabhängig davon, dass es sich um einen vergleichsweise geringen Schaden handelt – der Kläger im vorliegenden Fall gehalten, einem potentiellen Käufer die verursachten Schäden zu offenbaren. Dies allein wirkt sich nach der Lebenserfahrung so aus, dass ein potentieller Käufer nach dieser Offenbarung gewillt ist, weniger zu zahlen. Deshalb ist auch nur bei Schäden, bei denen für jeden Laien zweifelsfrei erkennbar ist, dass der Unfall keine weiteren verdeckten Schäden verursacht haben kann, ein merkantiler Minderwert anzunehmen.“

Auch das AG Stuttgart hat der Argumentation, dass eine Wertminderung bereits deshalb nicht gegeben sei, da der Schaden „vorwiegend durch den Ersatz von lösbar verbundenen, geschraubten, gesteckten oder nur genieteten Karosserie- und Anbauteilen vollständig und fachgerecht behoben werden kann“, eine Absage erteilt.⁸ Der Gutachter führte an, dass trotz Unterschreitung der 10%-Grenze im Laufe der Zeit Veränderungen der Lackierung aufgrund der Reparaturmaßnahmen erkennbar werden können.

Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass es „den Bagatellschaden“ als Ausschlusskriterium für den merkantilen Minderwert nicht gibt. Wie immer bei dieser Schadenposition ist der Einzelfall zu betrachten. Eine pauschale Ablehnung jedenfalls ist nicht per se hinzunehmen.

Impressum

Herausgeber und Selbstverlag
Bundesverband der Autovermieter Deutschlands e.V.

Obentrautstraße 16
10963 Berlin

Tel.: 030-25898945
Fax: 030-25898999
E-Mail: info@bav.de
Internet: www.bav.de

VR 29028B AG Berlin-Charlottenburg
ISSN: 1869-6031

Redaktion
Michael Krabec
Obentrautstraße 16
10963 Berlin

Anzeigenleitung
Doris Kucklick
Obentrautstraße 16
10963 Berlin

Erscheinungsweise
Vierteljährlich, ca. 20 Seiten
Auflage: 3500

Bezugspreis: 30 Euro netto pro Jahr ohne Versandkosten.
Zu bestellen für ein Jahr, verlängert sich automatisch, wenn nicht mit einer Frist von 3 Monaten zum Jahresende gekündigt wird.

Manuskripte: Beiträge können nur angenommen werden, wenn sie exklusiv und kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Die Annahme wird schriftlich deutlich gemacht. Mit der Annahme von Beiträgen gehen die Rechte der Veröffentlichung ausschließlich an den Herausgeber über, einschließlich der Einstellung in Datenbanken sowie zur Vervielfältigung.

Hinweise: Nachdruck und jede Form der Wiedergabe auch in anderen Medien nur nach schriftlicher Genehmigung durch den Herausgeber. Trotz der Erstellung nach bestem Wissen müssen aufgrund der Komplexität der Themen Haftung und Gewähr ausgeschlossen werden.

Schwacke-Normaltarif und unfallbedingter Aufschlag von 20% ist angemessen.

1. Laut eingeholtem Gerichtsgutachten bewegt sich der Marktpreis im Niveau des Schwacke-Mietpreisspiegels.
2. Für Fragen der Schadenminderungspflicht (hier keine zwei Kreditkarten für Vorfinanzierung) ist die Beklagte beweisbelastet.
3. Ein Tarif 13 % oberhalb des erforderlichen Betrages (Normaltarif zuzüglich unfallbedingtem Aufschlag und zuzüglich Nebenkosten) löst keine besondere Erkundigungspflicht nach Vergleichsangeboten des Geschädigten aus.

Landgericht München II 8 S 5080/09 vom 03.03.2011, (Erstinstanz Amtsgericht Starnberg 6 C 721/09)

Sachverhalt:

Die beklagte Haftpflichtversicherung hat gegen die Entscheidung des AG Starnberg Berufung eingelegt.

Das Gericht hat gem. Beschluss vom 15.4.2010 Beweis erhoben durch Einholung eines schriftlichen Sachverständigenutachtens und anschließend die Berufung der Beklagten zurückgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Der Schadensersatzanspruch der Klägerin ist dem Grunde nach unstrittig. Im Streit steht die Höhe der erstattungsfähigen Mietwagenkosten. Nach der ständigen Rechtsprechung des BGH ist insoweit davon auszugehen, dass die Klägerin nach § 249 BGB als erforderlichen Aufwand zum Ausgleich des ihr entstandenen Schadens nur den Ersatz der Mietwagenkosten verlangen kann, die ein verständiger, wirtschaftlich denkender Mensch in der Lage der Klägerin für zweckmäßig und notwendig halten darf. Der Geschädigte ist dabei ebenso wie in anderen Fällen, in denen er die Schadensbeseitigung selbst in die Hand nimmt, nach dem Wirtschaftlichkeitsgebot gehalten, im Rahmen des ihm Zumutbaren von mehreren möglichen den wirtschaftlicheren Weg zur Schadensbehebung zu wählen. Er verstößt aber noch nicht allein deshalb gegen das Wirtschaftlichkeitsgebot, weil er ein Kraftfahrzeug zu einem Unfallersatztarif anmietet, der gegenüber einem Normaltarif teurer ist, soweit die Besonderheiten dieses Tarifs mit Rücksicht auf die Unfallsituation (etwa die Vorfinanzierung, das Risiko eines Ausfalls mit der Ersatzforderung wegen falscher Bewertung der Anteile am Unfallgeschehen durch den Kunden oder das Mietwagenunternehmen u.ä.) aus betriebswirtschaftlicher Sicht einen gegenüber dem „Normaltarif“ höheren Preis rechtfertigen, weil sie auf Leistungen des Vermieters beruhen, die durch die besondere Unfallsituation veranlasst und infolge dessen zur Schadensbehebung nach § 249 BGB erforderlich sind. Inwieweit dies der Fall ist, hat der bei der Schadensabrechnung nach § 287 ZPO besonders freigestellte Tatrichter – ggf. nach Beratung durch einen Sachverständigen – zu schätzen, wobei unter Umständen auch ein pauschaler Aufschlag auf den Normaltarif in Betracht kommt (vgl. BGH NJW 2010, 2569, Rz.8).

Hiervon ausgehend ergab sich aus den überzeugenden Feststellungen des Sachverständigen, denen auch die Parteien nicht entgegengetreten sind, dass sich für den streitgegenständlichen Zeitraum der Anmietung eines Ersatzfahrzeugs durch die Klägerin ein Normaltarif ermitteln lässt, der im arithmetischen Mittel bei netto 2.165,62 EUR liegt. Jedoch ist in Rechnung zu stellen, dass unfallbedingte Mehrleistungen berechtigterweise eine Erhöhung dieses Tarifs rechtfertigen. Diese liegen hier in erster Linie in der Vorfinanzierung durch die Streithelferin, die die Klägerin zu Recht in Anspruch nehmen konnte. Denn sie verfügte nicht über die zur

Anmietung zu einem niedrigeren Tarif notwendigen zwei Kreditkarten. Gegenteiliges vermochten die Beklagten nicht substantiiert darzulegen und schon gar nicht unter Beweis zu stellen. Das bloße Bestreiten der fehlenden Vorfinanzierungsfähigkeit der Klägerin durch die Beklagten war insoweit nicht ausreichend. Denn die Frage nach der Vorfinanzierbarkeit betrifft nicht die Erforderlichkeit der Herstellungskosten i.S. des § 249 II BGB, sondern die Schadensminderungspflicht nach § 254 BGB. Für deren Voraussetzungen ist der Schädiger darlegungs- und beweisbelastet (vgl. BGH, Urteil vom 19.1.2010, VI ZR 112/09).

Einen pauschalen Aufschlag von 20 % erachtet das Gericht insoweit in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des BGH (NJW 2010, 2569, Rz. 12) als angemessen. Hieraus ergibt sich rechnerisch ein Betrag von 2.598,74 EUR oder für den günstigsten verfügbaren Tarif, der von dem Sachverständigen noch zu dem Normaltarif gerechnet wird (X-Autovermietung), ein Betrag von 2.414,09 EUR.

Hierunter liegende Tarife waren nach den Feststellungen des Sachverständigen entgegen den Behauptungen der Beklagten tatsächlich nicht verfügbar.

Der von der Streithelferin der Klägerin in Rechnung gestellte Betrag von 2.943,34 EUR geht zwar über den mit einem pauschalen Aufschlag versehenen Normaltarif hinaus. Dennoch kann die Klägerin von den Beklagten Erstattung dieses Betrages verlangen. Der Geschädigte kann nämlich den vollen Ersatz dann verlangen, wenn ihm ein günstigerer Tarif unter Berücksichtigung seiner individuellen Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten im Rahmen des Zumutbaren nicht möglich war, auf dem örtlich und zeitlich relevanten Markt einen vergleichbaren Pkw preisgünstiger zu mieten (BGH NJW 2009, 58). Es kommt damit darauf an, ob Tarifunterschiede für die Klägerin überhaupt erkennbar waren und sie deshalb Anlass zur Nachfrage nach einem günstigeren Tarif hatte. Dies hängt in erster Linie davon ab, wie weit sich der angebotene Tarif von den Vergleichspreisen nach oben entfernt (vgl. BGH NJW 2010, 2569, Rz. 14).

Derartigen Anlass zur Nachfrage hatte die Klägerin hier nicht. Der der Klägerin angebotene Tarif liegt um ca. 13 % über dem pauschal erhöhten arithmetischen Mittel des Normaltarifs und um ca. 21 % über dem günstigsten verfügbaren Tarif. Es liegt nach den Feststellungen des Sachverständigen in jedem Fall immer noch unter den Maximalwerten nach der sog. Schwackeliste, auf die zur Ermittlung des Normaltarifs ebenfalls zurückgegriffen werden kann, sofern nicht besondere Umstände, die hier nicht vorliegen, gegen ihre Anwendung sprechen (BGH NJW 2009, 58). Bei dieser Sachlage bestand jedenfalls für die Klägerin in der konkreten Anmietsituation keine Veranlassung zur Einholung von Vergleichsangeboten...

Der Autovermieter ist aus abgetretenem Recht aktivlegitimiert.

1. Die Abtretung ist nicht wegen eines Verstoßes gegen §§ 2, 3 bzw. 5 RDG gemäß § 134 BGB nichtig.
2. Das Gericht hat keinen Anlass, statt des Schwacke-Mietpreisspiegels 2008 eine andere Schätzgrundlage, insbesondere die Erhebung des Fraunhofer-Instituts zu den Mietwagenpreisen zugrunde zu legen.

Amtsgericht Düsseldorf 54 C 1675/10 vom 24.02.2011

Schwacke-Normaltarif und unfallbedingter Aufschlag von 20% ist angemessen. /

Sachverhalt:

Die Klägerin, ein Autovermieter, nimmt die beklagte Haftpflichtversicherung aus abgetretenem Recht in Anspruch. Die Beklagte trägt im Wesentlichen vor, die Abtretung des Zedenten an die Klägerin sei wegen Verstoßes gegen § 5 RDG gem. § 134 BGB unwirksam.

Die klägerischen Ansprüche seien auf der Grundlage einer Studie des Fraunhofer-Instituts zu schätzen.

Entscheidungsgründe:

Dem Kläger steht gegen die Beklagte aus dem Unfallereignis vom 28.05.2008 in Düsseldorf ein restlicher Schadensersatzanspruch zu [...]

Die Klägerin ist entgegen der Auffassung der Beklagten aktivlegitimiert. Der Unfallgeschädigte hat seine Schadensersatzansprüche hinsichtlich der Mietwagenkosten wirksam gemäß § 398 BGB an die Klägerin abgetreten. Die Abtretung ist nicht wegen eines Verstoßes gegen §§ 2, 3 bzw. 5 RDG gemäß § 134 BGB nichtig. Ein Verstoß gegen das RDG liegt nicht vor. Die Geltendmachung abgetretener Ansprüche kann grundsätzlich eine Rechtsdienstleistung darstellen. Gemäß § 2 RDG ist Rechtsdienstleistung jede Tätigkeit in konkreten fremden Angelegenheiten, sobald sie nach der Verkehrsanschauung nach der erkennbaren Erwartung des Rechtssuchenden eine besondere rechtliche Prüfung des Einzelfalls erfordert. Nach der überzeugenden Rechtsprechung des Bundesgerichtshof zum Rechtsberatungsgesetz (vgl. BGH NJW 2006, 1726) liegt eine Besorgung fremder Angelegenheiten vor, wenn nach der Geschäftspraxis des Unternehmens die Schadensersatzforderungen der unfallgeschädigten Kunden eingezogen werden, bevor diese selbst auf Zahlung in Anspruch genommen werden. In diesen Fällen würden dem Geschädigten Rechtsangelegenheiten abgenommen, um deren Erledigung sie sich selbst zu kümmern hätten. Dies mag vorliegend noch zu bejahen sein.

Ob die Tätigkeit der Klägerin auch geschäftsmäßig erfolgt ist, wurde von der Beklagten nicht hinreichend substantiiert behauptet; es ist dem Gericht jedoch aus zahlreichen Verfahren bekannt, dass die Klägerin sich regelmäßig Forderungen abtreten lässt, so dass von einer geschäftsmäßigen Tätigkeit auszugehen ist. Gleichwohl liegt eine erlaubnispflichtige Tätigkeit im Rahmen des RDG nicht vor, da die Inkassotätigkeit der Klägerin als Nebenleistung entgegen der Auffassung der Beklagten gemäß § 5 Abs. 1 RDG ausnahmsweise erlaubnisfrei ist. Dies wird auch von der Rechtsprechung so vertreten (vgl. u. a. AG Waiblingen vom 05.11.2010, Az.: 8 C 1039/10, zitiert nach juris). Dem Gericht ist bekannt, dass dies von einem Teil der Rechtsprechung, unter anderem vom Landgericht Stuttgart (Urteil vom 20.01.2010, Az.: 5 S 208/09) und von den Amtsgerichten Mannheim (Urteil vom 25.08.2010, Az.: 9 C 208/10) und Frankfurt/Main (Urteil vom 22.08.2008, Az.: 32 C 357/08) anders als vorliegend beurteilt wurde. Argumentiert wurde im Wesentlichen damit, dass die Geltendmachung von Ersatzforderungen der Kunden für Mietwagenunternehmen nach Inhalt und Umfang in keinem Zusammenhang mit der kaufmännischen Tätigkeit stünden, es fehle darüber hinaus die rechtliche Qualifikation, die für die Geltendmachung von Schadensersatzforderungen erforderlich sei. Das Gericht schließt sich dieser Auffassung nicht an. Gemäß § 5 RDG sind Rechtsdienstleistungen im Zusammenhang mit einer anderen beruflichen oder gesetzlich geregelten Tätigkeit erlaubt, wenn sie als Nebenleistung zum Berufs- oder Tätigkeitsbild oder zur vollständigen Erfüllung der mit der Haupttätigkeit verbundenen gesetzlichen oder vertraglichen Pflicht gehören. Ob eine Nebenleistung vorliegt, ist nach ihrem Inhalt, Umfang und sachlichen Zusammenhang mit der Haupttätigkeit unter Berücksichtigung der Rechtskenntnisse zu beurteilen, die für die Haupttätigkeit erforderlich sind. Hierbei ist zu beachten, dass durch die Gesetzesänderung vom Rechtsberatungsgesetz zum Rechtsdienstleistungsgesetz anders als nach Art. 1 § 5 RBERG die Zulässigkeit rechtsdienstleistender Nebenleistungen nach § 5 Abs. 1 RDG

keinen unmittelbaren, unlösbaren Zusammenhang mit der beruflichen Tätigkeit voraussetzt, sondern, dass lediglich vorausgesetzt wird, dass die Rechtsdienstleistungen zu der jeweiligen Haupttätigkeit gehören (vgl. BT-Drs. 16/3655, S. 52). Es muss demnach lediglich ein sachlicher Zusammenhang zwischen Haupt- und Nebenleistung bestehen. Zu den vertraglich vereinbarten Rechtsdienstleistungen, die nicht typischerweise zum jeweiligen Berufs- oder Tätigkeitsbild gehören, kann etwa Einziehung von Kundenforderungen zählen, die einem Unternehmer, einem Dienstleister oder einer Werkstatt erfüllungshalber abgetreten werden (vergl. BT-Drs. 16/3655, S. 53). Im Entwurf des Gesetzes zur Neuregelung des Rechtsberatungsrechts wird hierzu explizit ausgeführt, dass weitere Anwendungsfälle der als Nebenleistung zulässigen Inkassotätigkeit sich im Bereich der Unfallschadenregulierung etwa bei der Geltendmachung von Sachverständigen-, Mietwagen- oder Reparaturkosten seien. Gerade die im Streitfall erforderliche Rechtsfertigung der eigenen Leistung oder Abrechnung durch einen Unternehmer belege die in § 5 Abs. 1 geforderte Zugehörigkeit zu dessen eigentlicher Hauptleistung (BT-Drs. 16/3655, S. 53).

Die Auffassung des Landgerichts Stuttgart (a.a.O., nicht veröffentlicht), die Geltendmachung von Ersatzforderungen ihrer Kunden auf Erstattung der Mietwagenkosten gegen den Schädiger stehe nach deren Inhalt und Umfang in keinem Zusammenhang mit der gewerblichen Tätigkeit der Klägerin, ist daher nicht zutreffend. Zur Hauptleistung der Klägerin, nämlich der Vermietung von Kraftfahrzeugen, gehört als Nebenleistung gerade auch die Rechtfertigung der für die Leistung beanspruchten Vergütung gegenüber dem eigenen Kunden und auch, wenn der Kunde Schadensersatzansprüche gegen einen Schädiger hat, gegenüber der Haftpflichtversicherung des Schädigers. Hierzu gehört als Nebenleistung auch, dass die Klägerin als gewerbliche Autovermieterin im Streitfall ihre tatsächlichen oder vermeintlichen Ansprüche gerichtlich durchsetzt bzw. dies jedenfalls versucht. Die Tatsache, dass dies mittlerweile zu einer Fülle auch höchstrichterlicher Entscheidungen geführt hat, belegt lediglich, dass die Frage der Höhe der Vergütung zwischen den Beteiligten, nämlich den Mietwagenunternehmen einerseits und den Versicherungen andererseits, heftig umstritten ist und deswegen auch mehrere Entscheidungen des BGH zu dem streitigen Komplex bislang nicht zu einer Befriedung geführt haben. Im Kern geht es aber bei der Frage der Wirksamkeit der Abtretung nicht darum, ob in einem möglicherweise zu führenden Rechtsstreit eine schwere bzw. wenigstens heftig umstrittene Rechtsfrage zu entscheiden ist, sondern, ob die Inkassotätigkeit gegenüber der Haupttätigkeit – für die besondere Rechtskenntnisse nicht erforderlich sind – eine untergeordnete Bedeutung hat und mit dieser Haupttätigkeit in einem Zusammenhang steht. Beides ist zu bejahen.

In der Begründung zum RDG wird im übrigen seitens des Gesetzgebers ausdrücklich die Absicht zum Ausdruck gebracht, die unter Geltung des Artikels 1 § 5 RBERG von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze, dass nämlich die Einziehung abgetretener Kundenforderungen durch den gewerblichen Unternehmer nur dann zulässig sein solle, wenn es diesem im Wesentlichen darum gehe, die ihm durch die Abtretung eingeräumte Sicherheit zu verwirklichen, durch Gesetzesänderung nicht mehr gelten zu lassen (BT-Drs. 16/3655, S. 53). Es ist auch nicht ersichtlich, warum es zu Lasten des Geschädigten eines Verkehrsunfalls gehen soll, wenn der Streit um die Höhe der vom Geschädigten zu ersetzenden Mietwagenkosten nicht zwischen dem Mietwagenunternehmen und dem Schädiger beziehungsweise dessen Haftpflichtversicherung, also demjenigen, der letztlich für die Zahlung der Ansprüche einzustehen hat, ausgetragen wird, sondern es dem Geschädigten selbst obliegen soll, einen möglicherweise kostspieligen Rechtsstreit um die Höhe der erstattungsfähigen Mietwagenkosten zu führen, was ihm bereits aus finanziellen Gründen wesentlich schwerer fallen dürfte, als einem in der Regel solventen Mietwagenunternehmen. Dies lässt sich auch nach Sinn und Zweck des RDG nicht rechtfertigen. Dieses dient explizit (§1 Abs. 1 Satz 2 RDG) dazu, die Rechtssuchen-

den, den Rechtsverkehr und die Rechtsordnung vor unqualifizierten Rechtsdienstleistungen zu schützen. Dieses Schutzbedürfnis ist vorliegend nicht verletzt. Denn der Geschädigte eines Verkehrsunfalls wird von der für ihn lästigen Schadensabwicklung entlastet, ohne nachteilige Auswirkungen fürchten zu müssen. Insbesondere trägt er keinerlei Prozess- und auch kein Kostenrisiko, wenn wie hier sein Vertragspartner die Zahlungsansprüche gegenüber dem Schädiger durchzusetzen versucht. Für den Fall, dass die Klägerin vorliegend ihre Forderungen gegenüber der Versicherung durchsetzen kann, wird die Zedentin endgültig von ihrer Verbindlichkeit befreit. Für den Fall, dass die Beklagte vorliegend ihre Eintrittspflicht erfolgreich bestreitet, wird die Zedentin entweder bereits deswegen von der Klägerin nicht mehr in Anspruch genommen, weil diese einsieht, eine überhöhte Forderung gestellt zu haben, oder sie hat schlimmstenfalls zu befürchten, dass sie in Höhe der Klageforderung in Anspruch genommen wird. Dies hat sie auch zu befürchten, wenn die Abtretung für unwirksam gehalten wird. Irgendein Verlust von Rechtspositionen ist also nicht zu befürchten. Schließlich ist auch die noch unter Geltung der Wirksamkeit einer erfüllungshalber erfolgten Abtretung danach, ob es dem Zessionar im Wesentlichen auf die Verwirklichung einer eigenen Forderung ankomme und dann die Abtretung keine Rechtsangelegenheit des geschädigten Kunden darstellt, oder es dies nicht der Fall sei, weil nicht vorrangig gegenüber dem Kunden vorgegangen worden sei, keine tragfähige Unterscheidung für die Wirksamkeit oder Unwirksamkeit einer Abtretung. Sowohl im vorliegenden Rechtsstreit als auch in allen anderen Rechtsstreiten, in denen ausschließlich über die Höhe der erstattungsfähigen Kosten

eines Mietwagens gestritten wird, geht es nicht um Individualinteressen des Geschädigten, sondern um eine grundsätzliche Streitfrage zwischen zwei Wirtschaftszweigen, nämlich den Autovermietern einerseits und der Versicherungswirtschaft andererseits. Beide Seiten versuchen, ihre jeweiligen wirtschaftlichen Interessen – was selbstverständlich legitim ist – durchzusetzen. Es geht daher der Klägerin nicht alleine darum, die Ansprüche der Geschädigten gerichtlich durchzusetzen. Fälle, in denen nicht nur die Frage der Höhe der Mietwagenkosten, sondern auch die Frage der Haftung dem Grunde nach streitig sind, werden von den Autovermietern nicht gerichtlich im eigenen Namen eingeklagt, jedenfalls ist dem erkennenden Gericht kein einziger solcher Fall bekannt. Warum hierfür ein entscheidendes Kriterium sein soll ob die Klägerin vor der Anmietung ihrer Ansprüche die Zedentin gemahnt hat, erschließt sich niemandem.

Die Auslegung nach Sinn und Zweck des Rechtsdienstleistungsgesetzes führt deswegen dazu, dass die Voraussetzungen des § 5 Abs. 1 RDG für die Inkassotätigkeit eines Mietwagenunternehmens zu bejahen ist. Es handelt sich um eine Nebenleistung zur Haupttätigkeit, die sowohl der Interessenlage des Geschädigten eines Verkehrsunfalls entspricht, als auch eine direkte Auseinandersetzung der eigentlichen Beteiligten an der Streitigkeit über die Höhe der erstattungsfähigen Mietwagenkosten erlaubt. Diese Auslegung des § 5 Abs. 1 RDG entspricht auch dem ausdrücklich geäußerten Willen des Gesetzgebers (BT-Drs. 16/3655, S.53/54, vgl. hierzu insgesamt zu Recht auch AG Mönchengladbach-Rheydt, Urteil vom 30.12.2010, Az. 11 C 124/10)...

Rechtsprechung kurzgefasst

Sowohl die Schwacke-Liste als auch der Fraunhofer-Mietpreisspiegel sind grundsätzlich zur Schätzung der erforderlichen Mietwagenkosten geeignet.

Da die Listen nur als Grundlage für eine Schätzung dienen, kann der Tatrichter im Rahmen seines Ermessens nach § 287 ZPO von dem sich aus den Listen ergebenden Tarif – etwa durch Abschläge oder Zuschläge – abweichen.

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil der 1. Zivilkammer des Landgerichts Fulda vom 18. September 2009 aufgehoben. Die Sache wird zur erneuten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

*Bundesgerichtshof VI ZR 300/09 vom 12.04.2011
- LG Fulda
- AG Bad Hersfeld*

Zur Schätzung von Mietwagenkosten auf der Grundlage von Listen und Tabellen, wenn mit konkreten Tatsachen aufgezeigt wird, dass geltend gemachte Mängel der Schätzungsgrundlage sich auf den zu entscheidenden Fall in erheblichem Umfang auswirken.

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil der 4. Zivilkammer des Landgerichts Braunschweig vom 19. November 2009 aufgehoben, soweit zum Nachteil der Beklagten erkannt worden ist. Die Anschlussrevision der Klägerin gegen das vorgenannte Urteil wird zurückgewiesen.

Im Umfang der Aufhebung wird die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

*Bundesgerichtshof VI ZR 353/09
- LG Braunschweig
- AG Wolfenbüttel*

Abtretung keine unzulässige Rechtsdienstleistung

Nach § 5 Abs. 1 RDG sind Rechtsdienstleistungen im Zusammenhang mit einer anderen Tätigkeit erlaubt, wenn sie als Nebenleistung zum Berufs- oder Tätigkeitsbild gehören. Liegt in der Ausübung der Rechtsdienstleistung eine solche Nebentätigkeit, kommt es für die Frage der Rechtmäßigkeit der Abtretung und Einziehung von Kundenforderungen nicht mehr auf die nach altem Recht durchzuführende Abgrenzung zwischen der Wahrnehmung einer eigenen und der Wahrnehmung einer fremden Angelegenheit an. Die klageweise

Geltendmachung von Schadensersatzforderungen des Kunden, die auf die Anmietung eines Ersatzfahrzeugs infolge eines Verkehrsunfalls zurückzuführen sind, stellt für die Klägerin eine Nebenleistung zur Ausübung ihrer Hauptleistung – der Vermietung von Kraftfahrzeugen – dar.

*Landgericht Köln 9 S 334/10 vom 04.05.2011
(Erstinstanz: Amtsgericht Gummersbach 11 C 177/10)*

Die Schwacke-Liste ist eine geeignete Schätzgrundlage, die Erhebung des Fraunhofer Instituts begegnet erheblichen Bedenken hinsichtlich der dort angewandten Erhebungsmethode und der Signifikanz der Ergebnisse

Auch unter Berücksichtigung der unterschiedlichen in der Rechtsprechung vertretenen Ansichten zu diesem Thema, wie etwa, dass der 6. Senat des OLG Köln in seinem Urteil vom 10.10.2008 (DAR 2008, 33) und in seinem Urteil vom 21.08.2009 (NJW-RR 2009, 1678) der Fraunhofer-Liste den Vorzug gegenüber der Schwacke-Liste 2008 bzw. der Schwacke-Liste 2007 gewährt hat (plus 20%-Aufschlag), lässt nach Ansicht des erkennenden Abteilungsrichters nicht den Schluss zu, dass der Erhebung des Fraunhofer-Instituts gegenüber der Schwacke-Liste der Vorzug zu gewähren ist (zumal der 6. Zivilsenat mit dieser Ansicht beim OLG Köln alleine steht). Zudem stellt die Gegenüberstellung der Fraunhofer-Liste – entgegen der Ansicht

des 6. Senats des OLG Köln – keinen Vortrag konkreter Tatsachen, sondern vielmehr eine abstrakte Kritik ohne ausreichend konkreten Fallbezug dar.

Auch die Einwände gegen die Ersatzfähigkeit der geltend gemachten Neben- bzw. Zusatzkosten gehen fehl. Diese sind als typische unfallbedingte Zusatzkosten nach der ständigen Rechtsprechung des AG Bonn bzw. der zuständigen Berufungskammer beim LG Bonn ersatzfähig.

Amtsgericht Bonn 116 C 101/10 vom 06.01.2011

Kurz & Praktisch

Die neueste BGH Rechtsprechung

Die BGH-Urteile vom 22.02.2011 (VI ZR 353/09) und vom 12.04.2011 (VI ZR 300/09) enthalten einige neue Aspekte, auf die in Schriftsätzen argumentativ reagiert werden muss. Während sich die erstgenannte Entscheidung (in einer neuen Entscheidung vom 17.05.2011, Az. VI ZR 142/10 wiederholt der VI. Senat im Wesentlichen seine Ausführungen) insbesondere mit der Substantiiertheit von Ersatzangeboten auseinandersetzt, befasst sich die zweite Entscheidung im Wesentlichen mit der Frage der Schätzgrundlage in Sinne von § 287 ZPO. Die Anwaltskanzleien der Versicherungswirtschaft pflegen eine sehr eigene Interpretation dieser Urteile. Darauf kann wie folgt geantwortet werden: (...)

1. Wir zitieren aus dem aktuellen Urteil des BGH vom 12.04.2011 (VI ZR 300/09):

„Demgemäß hat der erkennende Senat mehrfach ausgesprochen, dass der Tatrichter in Ausübung des Ermessens nach § 287 ZPO den „Normaltarif“ grundsätzlich auch auf der Grundlage des „Schwacke-Mietpreisspiegels“ 2003 oder 2006 im maßgebenden Postleitzahlengebiet (ggf. mit sachverständiger Beratung) ermitteln kann (vgl. Senatsurteile vom 11. März 2008 – VI ZR 164/07, aaO, Rn. 10; vom 19. Januar 2010 – VI ZR 112/09, VersR 2010, 494 Rn. 6; vom 2. Februar 2010 – VI ZR 139/08, VersR 2010, 545 Rn. 26 sowie – VI ZR 7/09, VersR 2010, 683 Rn. 9; vom 18. Mai 2010 – VI ZR 293/08, aaO).“

2. Die Beklagte verlangt in jeder Sache, das erkennende Gericht solle die Revision zum BGH zulassen. Dem ist der BGH zuvorgekommen, indem er im obigen Urteil ausdrücklich die Spruchpraxis des OLG Köln und anderer OLG's zur Anwendung der SchwackeListe nicht beanstandet hat:

„Demgemäß wird in der Rechtsprechung nach sorgfältiger Abwägung der Anwendung der SchwackeListe....(vgl. etwa OLG Dresden, SP 2010, 17; OLG Karlsruhe, NZV 2010, 472 f.; OLG Köln (5. ZS), NZV 2010, 614, 615; OLG Köln (24. ZS), NZV 2009, 447 448; OLG Köln (15. ZS) NZV 2010, 144 ff.; OLG Köln (2. ZS), Mietwagen Rechtswissen 2010, Nr. 1, 15 f.; OLG Köln (13. ZS), Beschluss vom 20. April 2009 – 13 U 6/09, juris; OLG Stuttgart, VersR 2009, 1680, 1681 f.) der Vorzug eingeräumt..... Dies ist revisionsrechtlich nicht zu beanstanden.“

Deutlicher als mit dieser Formulierung konnte der BGH die Rechtsprechung der genannten Oberlandesgerichte, sowie der Instanzgerichte dieser Gerichtsbezirke nicht bestätigen.

3. Im Urteil des BGH vom 22.02.2010 (VI ZR 353/09) heißt es u.a.:

„Nach diesen Grundsätzen, an denen festgehalten wird, ist der Tatrichter entgegen der Auffassung der Revision grundsätzlich nicht gehindert, seiner Schadensschätzung gemäß § 287 ZPO die Schwacke-Liste 2006 zugrunde zu legen. Die von der Beklagten gegen die Eignung dieses Mietpreisspiegels erhobenen generellen Einwände hält der erkennende Senat für unbegründet.“

Zum vermeintlich umfassenden und konkreten Sachvortrag der Beklagten gem. vorgenannter Entscheidung, der in allen Verfahren inhaltlich identisch ist, hat der 19. Senat des OLG Köln im Urteil vom 18.03.2011 (19 U 145/10) zutreffend ausgeführt:

„Diese Schätzgrundlage nach dem „Schwacke-Mietpreisspiegel“ kann auch nicht mit dem Hinweis der Beklagten auf Vergleichsangebote anderer Autovermieter in Zweifel gezogen werden. Es handelt sich bei den vor der Beklagten vorgelegten Angeboten ausnahmslos um Internet-Angebote, die völlig losgelöst von den Umständen des jeweiligen Einzelfalles bestimmte Tarife ausweisen. Aus diesen Internetangeboten lässt sich schon nicht entnehmen, wie hoch ggf. die Selbstbeteiligung ist, ob Vorbuchungsfristen einzuhalten sind, ob die Allgemeinen Geschäftsbedingungen zusätzliche Kosten auf und Auflagen enthalten etc., so dass eine Vergleichbarkeit mit dem Normaltarif nach dem „Schwacke-Mietpreisspiegel“ nicht gewährleistet ist. Vorgesehen ist in den Internet-Angeboten das Erfordernis der Hinterlegung einer Kautionskarte bzw. einer Kreditkarte, was dem Geschädigten schon nicht ohne weiteres zumutbar erscheint. Im Übrigen ist auch gerichtsbekannt, dass Internet-Vermieter häufig niedrigere Grundpreise anbieten, der tatsächlich zu zahlende Preis indes durch zahlreiche Zuschläge erheblich höher liegt.“

„Zusatzgeschäft mit System. Das überzeugt!“

Autohaus weitergedacht. Für mehr Kunden,
mehr Kundenbindung, mehr Profit.



Weiterdenken, Potenziale nutzen. Mit Euromobil, der Autovermietung im Autohaus. Euromobil ist das schlüsselfertige, erfolgreiche Unternehmenskonzept, exklusiv für die Partner der Marken Volkswagen, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, SEAT und Škoda. Jetzt einsteigen und mehr herausholen.

Euromobil - eine starke Gemeinschaft mit mehr als 2.650 Partnern in Deutschland.