

Inhalt

Aufsatz

- Der GDV, Fraunhofer und der „Normaltarif“
Ein Erfahrungsbericht
Ernst Bayer Seite 2
- Entwicklung der Internet-Mietwagenpreise
Prof. Dr. Claus Neidhardt, Aktuar (DAV) Seite 3
- Einfluss der Vorbuchungszeit auf Verfügbarkeit und Preis bei Mietwagen im Internet
Margarete Niemann, Tarik Yousfi, Prof. Dr. Claus Neidhardt, Aktuar (DAV) Seite 7
- Wie lange darf der Versicherer zur Fallprüfung benötigen?
Rechtsanwalt Joachim Otting Seite 10

Rechtsprechung

1. Prüfzeitraum für die Regulierung von Unfallschäden
Oberlandesgericht München 10 W 1789/10 vom 29.07.2010
(Erstinstanz Landgericht Passau 1 O 1030/09 vom 29.04.2010) Seite 12
2. Keine Erschütterung der Schätzgrundlage mittels Internetangeboten
Oberlandesgericht Köln 5 U 44/11 vom 27.07.2011
(Erstinstanz Landgericht Bonn 2 O 5/10 vom 12.11.2010) Seite 12
3. Kein Verstoß gegen das Rechtsdienstleistungsgesetz und kein konkreter Einwand gegen die Schätzung mit dem Schwacke-Automietpreisspiegel
Landgericht Düsseldorf 21 S 418/10 vom 14.07.2010
(Erstinstanz: Amtsgericht Düsseldorf 27 C 2611/10 vom 12.11.2010) Seite 13
4. Ohne Mittelwert, Internet ist Sondermarkt
Landgericht Bonn 8 S 76/2011 vom 28.07.2011
(Erstinstanz Amtsgericht Bonn 108 C 349/10 vom 17.02.2011) Seite 15
5. Der Autovermieter ist hinsichtlich der Vergütung für Nebenleistungen nicht an die Berechnung der Nebenleistungen in seiner Rechnung gebunden
Amtsgericht Siegburg 112 C 223/10 vom 08.03.2011 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

■ Der GDV, Fraunhofer und der „Normaltarif“

Ein Erfahrungsbericht

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

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

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

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

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

Nach dem Scheitern der Gespräche zwischen GDV und BAV und einer Rechtsprechung, die im Wesentlichen auf die SchwackeListe AMP zurückgriff, wurde begonnen, die Tauglichkeit des Schwacke Automietpreisspiegels nun mit der Behauptung anzugreifen, dass von der Ausgabe 2003 zur Ausgabe 2006 nicht nachvollziehbare Preissteigerungen zu verzeichnen gewesen wären. Der im Mietwagenthema seit langem stark engagierte juristische Mitarbeiter eines größeren Kfz-Haftpflichtversicherers, Assessor F. Roland A. Richter, hat sich in einem Aufsatz in der Zeitschrift *Versicherungsrecht*² hier besonders hervor getan. Der Sinn der Redensart „Schuster, bleib bei Deinen Leisten“ erschließt sich nach der Lektüre „Zur Schätzung erforderlicher Mietwagenkosten im Rahmen des § 287 ZPO“ von Herrn Richter. Der Versicherungsmathematiker Prof. Neidhardt ist dieser Frage in einem Aufsatz³ nachgegangen und kommt zu dem Ergebnis, dass die Preisentwicklung der SchwackeListe AMP im Zeitraum von 2000 bis 2007 deutlich unterhalb der vom Statistischen Bundesamt festgestellten Preisentwicklung im Verbraucherindex „Verkehr“ liegt. Eine substantiierte Stellungnahme zu diesen Feststellungen durch die Versicherungswirtschaft ist nie erfolgt. Insoweit ist davon auszugehen, dass die Richtigkeit der Ergebnisse nicht zu bestreiten ist. Stattdessen wurde der Statistiker Prof. Dr. Ingo Klein von der Friedrich-Alexander-Universität in Nürnberg-Erlangen vom GDV mit einem Gutachten zur „Bewertung der Erhebungs- und Auswertungsmethoden des Automietpreisspiegels der Schwacke Bewertungs GmbH beauftragt“.⁴ Damit erfolgte der Versuch, die Methodik der SchwackeListe zu „hinterfragen“. Das erfreulich sachliche Gutachten von Prof. Klein konnte keine grundsätzlichen Fehler der Methodik des Schwacke Automietpreisspiegels feststellen. Die von Prof. Klein vorgeschlagenen Verbesserungen hat Schwacke aufgegriffen und zum größten Teil ab der Ausgabe 2007 berücksichtigt.

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

1) *NJW Spezial* 2006, 548

2) *VersR* 2007, 620 ff.

3) *SP* 2008, 437 ff.

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

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

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

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

Der BAV vertritt keine Position pro oder kontra Schwacke oder Fraunhofer. Wir sind der Meinung, dass beide Erhebungen nicht vergleichbar sind. Wir werden auch weiter die sachliche Auseinandersetzung nicht nur bezüglich der Schätzgrundlage, sondern auch in der Gesamt-Mietwagenfrage suchen. Nachdem die Kollegin Marion Rupp bereits in der letzten Ausgabe der MRW⁶ auf „Merkwürdigkeiten“ der Ergebnisse der Fraunhofer-Untersuchung hingewiesen hat, beschäftigt sich in dieser Ausgabe wiederum die Wissenschaft mit dem Fraunhofer-Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland. Prof. Neidhardt vom RheinAhrCampus in Remagen untersucht zunächst die „Entwicklung der Internet-Mietwagenpreise“ und kommt zu dem Schluss, dass der Fraunhofer MMD nicht den wissenschaftlichen Anforderungen an einen statistischen Versuchsplan im Sinne der Norm ISO/DIS 3534-3 entspricht. Im Rahmen eines Studentenprojektes ist Herr Prof. Neidhardt dann der Frage nachgegangen, inwieweit die „Vorbuchungszeit einen Einfluss auf die Verfügbarkeit und den Preis von Mietwagen im Internet“ hat und kommt zu dem Ergebnis, dass dieser erheblich ist.

Aufsatz,

Autor Prof. Dr. Claus Neidhardt, Aktuar (DAV)

Fachbereich Wirtschaftsmathematik, RheinAhrCampus Remagen

■ Entwicklung der Internet-Mietwagenpreise

I. Einführung

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

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

5) NZV 2009, 473 ff.

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

II. Vergleich mit dem Teilindex „Mietwagen“ des statistischen Bundesamts

Der Verbraucherpreisindex für Deutschland enthält einen Teilindex „Mietwagen“, für den monatlich vom Statistischen Bundesamt Mietwagenpreise erhoben werden. In den letzten Jahren wurden hierfür ausschließlich Internetpreise der Anbieter Avis, Europcar, Enterprise, Hertz und Sixt verwendet. Bei der Datenerhebung wird nach folgendem Plan verfahren:

- In den Index fließen Tages- und Wochenpreise für vier PKW-Fahrzeugklassen und zwei LKW-Fahrzeugklassen ein, die eindeutig durch ihren vierstelligen ACRISS-Code bzw. den Fahrzeugtyp festgelegt werden. Die Gewichtung zwischen PKW- und LKW-Mietpreisen wird auf 80%: 20% festgelegt.
- Abgefragt werden Preise bei bundesweit verteilten Vermietungsstationen, die mit dem Ziel der Repräsentativität für die deutschlandweite Preisentwicklung ausgewählt wurden.
- Für jedes Jahr wird ein genau festgelegter Terminplan für die Erhebungen vorgegeben.

Besonders zu beachten ist, dass sämtliche Festlegungen im Voraus (d.h. vor Beginn der eigentlichen Datenerhebung), eindeutig und unter dem Gesichtspunkt der Repräsentativität für die Ziele der Erhebung (d.h. die Erstellung eines Indexes für Mietwagenpreise) getroffen werden. Damit berücksichtigt das Statistische Bundesamt wesentliche Anforderungen an einen statistischen Versuchsplan gemäß ISO/DIS 3534-3 („experimental plan“, Abschnitt 3.1.28 i.V.m. Annex C). Außerdem sind die Erhebungen des Statistischen Bundesamtes damit vollständig überprüfbar, nicht nur hinsichtlich Korrektheit sondern auch in Bezug auf Vollständigkeit und Repräsentativität der erhobenen Daten. Die Anonymität der Erhebung ist wegen der Nutzung des Internets ebenfalls gewährleistet. Fraunhofer IAO erhebt Internet-Mietwagenpreise von sechs Anbietern (zu den oben genannten kommt noch Buchbinder hinzu). Hierfür werden unter Anderem folgende Rahmenbedingungen angegeben:

- Der Erhebungszeitraum beträgt zwischen zwei und vier Monaten (2008: 19. Februar bis 16. April, 2009: 12. Mai bis 3. August, 2010: 12. April bis 23. August).
- Der Anmietzeitpunkt liegt nicht zwischen Donnerstag, 14:00 Uhr und Montag, 9:00 Uhr. Eine Anmietung erfolgt zu den regulären Öffnungszeiten (9:00 Uhr bis 16:00 Uhr).
- Es erfolgt eine „Vollerhebung über alle Mietwagenstationen und Kombinationen der Anmietzenarien aus Pkw-Fahrzeugangeboten“ [sic].

Die Bezeichnung als Vollerhebung wirft einige Fragen auf: Bei zeitlich – im Extremfall mehrmals täglich – veränderlichen Mietpreisen ist eine tatsächliche Vollerhebung nicht praktikabel, die gewählte Bezeichnung daher zumindest irreführend. Weiterhin schwanken auch innerhalb einer Fahrzeugklasse die Anzahl der befragten Stationen bei 1-Tages-, 3-Tages- und Wochenpreisen zum Teil deutlich, was mit einer Vollerhebung nicht vereinbar ist. Schließlich kann der Leser in Unkenntnis der betrachteten Anmietzenarien nicht überprüfen, in welchem Umfang diese Szenarien ausgeschöpft wurden.

Wesentlicher für die Ziele dieser Untersuchung ist aber, dass die vorgegebenen Rahmenbedingungen grob gefasst sind und weiten Spielraum bei der tatsächlichen Datenerhebung lassen. So weist z.B. der Teilindex „Mietwagen“ des Statistischen Bundesamts im Laufe des Zeitraums April bis August 2010 Schwankungen von mehr als 15% auf – wenn sogar ein gemittelter Indexwert solch erhebliche Veränderungen zeigt, muss bei Einzelpreisen von noch höheren Bandbreiten

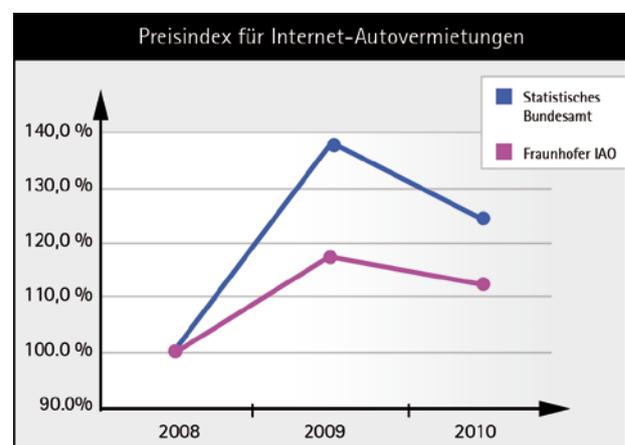
ausgegangen werden. Der angegebene Zeitraum entspricht jedoch im Wesentlichen dem Erhebungszeitraum der Fraunhofer-Studie 2010; genauere Angaben zu den Zeitpunkten der Datenerhebungen werden nicht gemacht. Die Forderungen von ISO/DIS 3534-3, den Versuchsplan vor Datenerhebung zu spezifizieren, werden von Fraunhofer IAO daher nicht erfüllt. Eine Bewertung der Repräsentativität der dargestellten Werte kann somit nicht vorgenommen werden.

Für Datenerhebungen im Umfang des von Fraunhofer IAO vorgelegten Marktpreisspiegels (mit einer sechsstelligen Anzahl von abgefragten Internet-Mietwagenpreisen im Jahr 2010) ist eine vollständige Versuchsplanung, d.h. eine detaillierte Planung jedes einzelnen Datenpunktes, kaum praktikabel. Für solche Zwecke besteht jedoch die Möglichkeit, eine ergänzende Kontrollstudie kleineren Umfangs durchzuführen. Für eine solche Kontrollstudie kann dann ein statistischer Versuchsplan spezifiziert werden; die Ergebnisse der Kontrollstudie können zur Prüfung der Repräsentativität und Unverzerrtheit der Gesamterhebung verwendet werden. Eine solche Kontrolle fehlt in den Veröffentlichungen von Fraunhofer IAO.

Im Folgenden wird die Preisentwicklung gemäß Teilindex „Mietwagen“ des Statistischen Bundesamts mit der Preisentwicklung gemäß Fraunhofer IAO verglichen. Bei der Ermittlung der dargestellten Werte wurde wie folgt verfahren:

- Die Werte des Teilindex Mietwagen ergeben sich durch Mittelung der veröffentlichten Indexwerte über die Erhebungszeiträume der Fraunhofer-Studie (2008: Februar bis April, 2009: Mai bis August, 2010: April bis August).
- Für die Ermittlung der Indexwerte auf Basis der Marktpreisspiegel Mietwagen 2008–2010 von Fraunhofer IAO werden Fahrzeugpreise gemäß einstelligem ACRISS-Code entsprechend der vom statistischen Bundesamt gewählten Fahrzeugklassen herangezogen. Diese Werte werden aus neun verschiedenen zweistelligen Postleitzahlbereichen entsprechend der vom statistischen Bundesamt vorgegebenen Städteauswahl und in der gleichen Gewichtung von Tages- und Wochenpreisen verwendet. (Mit anderen Worten: Auf Basis der von Fraunhofer IAO angegebenen Werte wird der Teilindex Mietwagen des Statistischen Bundesamts so gut wie möglich nachgebaut.)
- Beide Indexwerte werden auf das Jahr 2008 bezogen (d.h. der Wert für 2008 entspricht jeweils 100%).

Die Resultate lassen sich wie folgt graphisch darstellen (eine tabellarische Darstellung der Werte sowie genauere Angaben zur Ermittlung werden im Anhang geliefert):



Bei qualitativ ähnlichem Verlauf – ein starker Preisanstieg von 2008 auf 2009 wird gefolgt von einem weniger ausgeprägten Preisrück-

gang von 2009 auf 2010 – sind die quantitativen Unterschiede in der preislichen Entwicklung enorm: Der Index des Statistischen Bundesamtes zeigt von 2008 auf 2009 einen um 20% höheren Preisanstieg; von 2008 auf 2010 beträgt der Unterschied in der Preissteigerung mehr als 10%. Zufallseffekte sowie die geringen Unterschiede in der Datenbasis (einerseits der Einschluss von LKW-Preisen in die Werte des Statistischen Bundesamts, andererseits die Aufnahme eines sechsten Internetanbieters in die Werte der Fraunhofer-Erhebung) können diese Diskrepanzen teilweise erklären. Darüber hinaus muss jedoch auch von einer Auswirkung der unterschiedlichen Erhebungsmethodik wie zu Beginn dieses Abschnitts dargestellt ausgegangen werden.

III. Vergleich der Preisentwicklung von 2008 bis 2010 auf Basis der ACRISS- und der Schwacke-Klassifikation

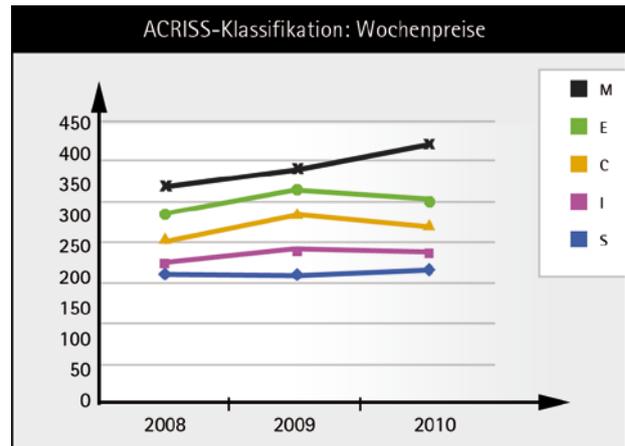
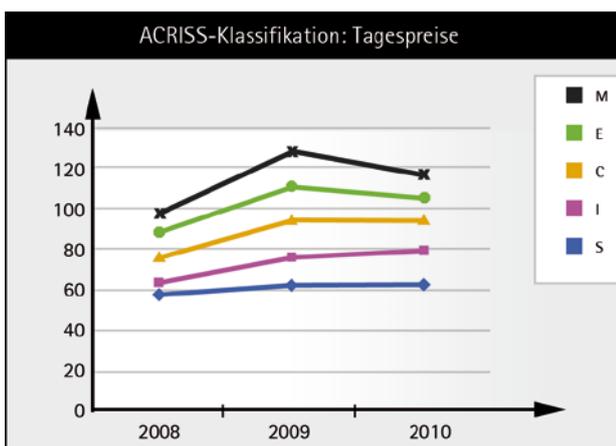
Bei Internet-Mietwagen existieren zwei verschiedene Verfahren zur Einteilung in Fahrzeugklassen:

- Die ACRISS-Klassifikation teilt Fahrzeuge anhand eines vierstelligen Buchstaben-Codes in Klassen ein. Der erste Buchstabe gibt die Fahrzeugkategorie an. Bei einer Einteilung in neun Klassen sind dies M (Mini), E (Economy), C (Compact), I (Intermediate), S (Standard), F (Fullsize), P (Premium), L (Luxury) und X (Special).
- Standard für die Schadenregulierung ist die Schwacke-Klassifikation, die Fahrzeuge in aufsteigend nummerierte Klassen (die unteren Klassen umfassen die kleineren Fahrzeuge) einteilt.

Fraunhofer IAO stellt die erhobenen Internet-Mietwagenpreise sowohl auf Basis der ACRISS-Klassifikation (neun Fahrzeugklassen auf Basis der oben angegebenen Kategorien) als auch auf Basis der Schwacke-Klassifikation (zehn Fahrzeugklassen für die Schwacke-Klassen 1 bis 10) dar. Da die ACRISS-Klassifikation von den Internet-Mietwagenanbietern für Fahrzeugbuchungen verwendet wird, kann diese in der Fraunhofer-Erhebung unmittelbar übernommen werden. Für die Zuordnung zu Schwacke-Klassen verwendet Fraunhofer IAO anscheinend ein internes Verfahren.

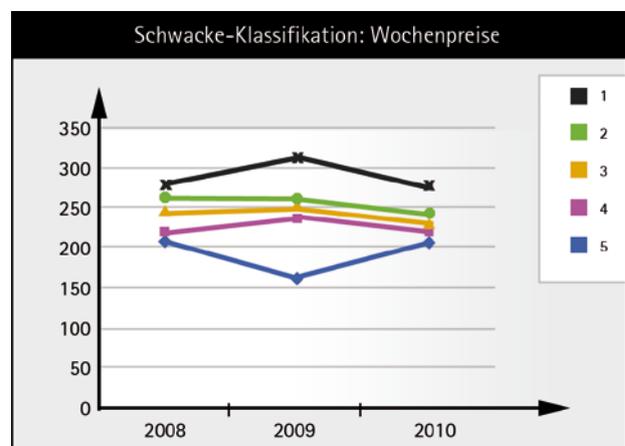
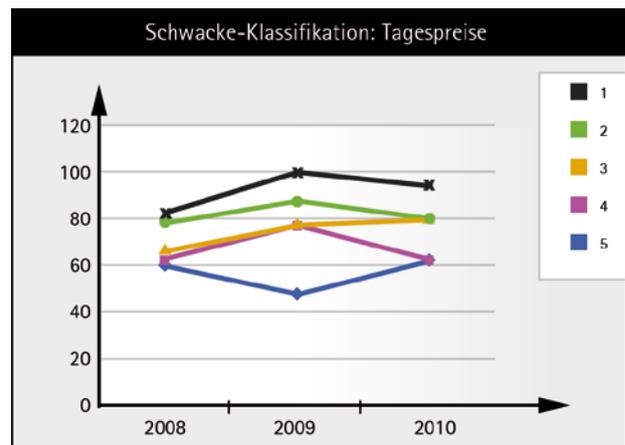
Im Folgenden stellen wir den Preisverlauf für die bundesweiten Mittelwerte der Tages- und Wochenmietpreise zwischen 2008 und 2010 gemäß Fraunhofer-Erhebung dar. Dabei beschränken wir uns jeweils auf die unteren fünf Klassen (M, E, C, I und S bei ACRISS-, 1 bis 5 bei Schwacke-Klassifikation).

Die unteren fünf Klassen gemäß ACRISS-Klassifikation zeigen folgende Preisentwicklung:



Die Graphiken zeigen den Verlauf, den man bei einer sinnvollen Aufteilung auf Fahrzeugklassen für stabile Werte wie den Bundesdurchschnitt erwartet: Die einzelnen Klassen lassen sich anhand ihrer Preise sauber trennen und zeigen einen weitgehend einheitlichen Verlauf in der Preisentwicklung.

Für die Preisentwicklung der ersten fünf Klassen gemäß Schwacke-Klassifikation ergibt sich dagegen das folgende Bild:



Im Gegensatz zu den Werten gemäß ACRISS-Klassifikation zeigen die Werte nach Schwacke-Klassifikation einen völlig erratischen Verlauf: Eine saubere Trennung zwischen den Klassen anhand der Preise ist nicht möglich und von einem einheitlichen Verlauf der Preisentwicklung kann keine Rede sein. Dies ist umso überraschender, als beide

Verläufe auf einer vollständig identischen Datenbasis ermittelt wurden.

Die Graphiken liefern Hinweise darauf, dass sich zwischen 2008 und 2010 wesentliche und systematische Verschiebungseffekte zwischen ACRISS- und Schwacke-Klassifikation in der Fraunhofer-Erhebung ergeben haben. Dies lässt sich durch folgende Beobachtungen untermauern:

1. Preisverschiebungen zwischen den Klassen:

Im Jahr 2008 entsprach der bundesweite Durchschnitt des Tagesmietpreises für ein Fahrzeug der ACRISS-Klasse C in der Fraunhofer-Erhebung mit 77,54 € ungefähr dem durchschnittlichen Tagesmietpreis für ein Fahrzeug der Schwacke-Klasse 4 (78,04 €).

Im Jahr 2010 lag dieser durchschnittliche Tagesmietpreis (ACRISS-Klasse C) mit 94,28 € auf dem Niveau des Mietpreises für ein Fahrzeug der Schwacke-Klasse 5 (94,75 €); für Schwacke-Klasse 4 wurde mit 79,75 € inzwischen ein deutlich niedrigerer Durchschnittspreis angegeben. Bei den Wochenpreisen tritt der gleiche Effekt noch deutlicher auf (siehe Anhang).

Umgekehrt lag beispielsweise der Tages-Durchschnittspreis für ein Fahrzeug der Schwacke-Klasse 2 im Jahr 2008 mit 62,88 € noch auf dem Niveau von ACRISS-Klasse E (63,73 €). Im Jahr 2010 dagegen lag der Preis für Schwacke-Klasse 2 mit 62,96 € deutlich unterhalb des Preises für ACRISS-Klasse E (79,76 €) und viel näher am Preis der niedrigeren ACRISS-Klasse M (62,55 €). Auch hier sind bei den Wochenpreisen ähnliche Effekte zu beobachten.

2. Unterschiedliche mittlere Preisentwicklung bei beiden Klassifikationen:

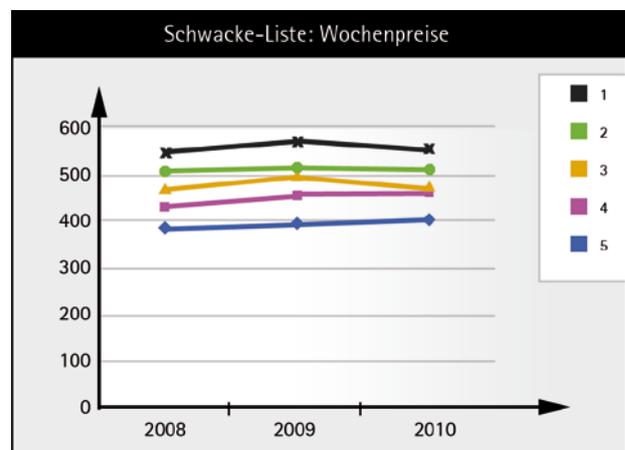
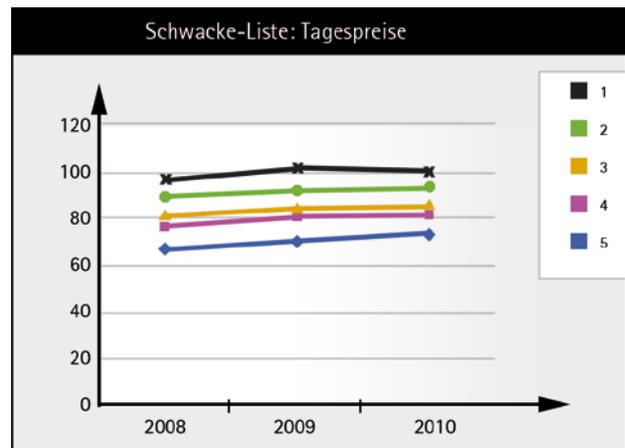
Bei Durchschnittsbildung über die Wochenmietpreise der unteren fünf ACRISS-Klassen ergibt sich für die bundesweiten Ergebnisse zwischen 2008 und 2010 ein Anstieg von 10,2%, was im Einklang mit dem in Kapitel II. berechneten Index steht und zumindest in die gleiche Richtung wie der Index des statistischen Bundesamtes weist. Bildet man den Durchschnitt jedoch über die Wochenmietpreise der unteren fünf Schwacke-Klassen, so zeigt die Fraunhofer-Erhebung zwischen 2008 und 2010 einen Preisrückgang von 2,6%, der nicht mit der sonst beobachteten Entwicklung vereinbar ist.

3. Verschiebungen in den Anteilen der Klassen:

Im Jahr 2008 entfielen 11,2% der bundesweiten Nennungen in der Fraunhofer-Erhebung gemäß ACRISS-Klassifikation auf die unteren beiden Klassen M und E. Dieser Anteil stieg im Jahr 2010 auf 13,6% an. Gemäß Schwacke-Klassifikation entfielen im Jahr 2008 in dieser Erhebung 10,3% der bundesweiten Nennungen auf die unteren Klassen 1 und 2. Dieser Anteil betrug 2010 nur noch 3,9%.

Ein ähnliches Bild ergibt sich bei Betrachtung der unteren vier Schwacke-Klassen: Sie erhielten im Jahr 2008 mit 21,9% der bundesweiten Nennungen einen deutlich höheren Anteil als die unteren beiden ACRISS-Klassen. Bis 2010 war der Anteil der unteren vier Schwacke-Klassen auf 13,9% – und damit näherungsweise auf den Anteil der unteren beiden ACRISS-Klassen – gesunken.

Anhaltspunkte dafür, dass diese Effekte die Marktrealität widerspiegeln, liegen nicht vor. So erhält man aus der Schwacke-Liste Automietpreisspiegel für die unteren fünf Klassen zwischen 2008 und 2010 den folgenden Verlauf (Bundesdurchschnitt auf Basis des arithmetischen Mittels):



Hier sieht man wieder den erwarteten Preisverlauf bei einer solchen Klassifikation: Gute Trennung zwischen den Klassen und weitgehend einheitliche zeitliche Entwicklung.

Daher muss geprüft werden, ob die unerwarteten Preisverläufe, die sich bei Fraunhofer IAO für die Schwacke-Klassifikation ergeben, aus dem internen Umrechnungsverfahren von ACRISS- in Schwacke-Klassen resultiert. Das Verfahren, das Fraunhofer IAO für diese Umrechnung verwendet, wird in den veröffentlichten Mietpreisspiegeln nicht dokumentiert. Eine Erklärung der oben angegebenen Effekte wird ebenfalls nicht geliefert.

IV. Zusammenfassung

Bei Untersuchung der Entwicklung für Internet-Mietwagenpreise zwischen 2008 und 2010 auf Basis der Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland von Fraunhofer IAO fallen einige Unstimmigkeiten auf. Unter Verwendung der ACRISS-Einteilung in Fahrzeugklassen ergibt sich zwar ein in sich konsistentes Bild; die dargestellte Preisentwicklung fällt jedoch trotz weitgehend übereinstimmender Datenbasis signifikant niedriger aus als die Preisentwicklung gemäß Teilindex „Mietwagen“ des Statistischen Bundesamtes. Das Statistische Bundesamt verwendet für die Ermittlung der Indexwerte eine saubere statistische Methodik einschließlich der Spezifikation eines statistischen Versuchsplans. Ein solcher Plan findet sich in den Fraunhofer-Erhebungen nicht. Zur Sicherstellung der Repräsentativität und Unverzerrtheit einer Datenerhebung stellt ein statistischer Versuchsplan jedoch Industriestandard dar. In der vorliegenden Form liefert der Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland daher eine in vielen Aspekten willkürliche Sammlung von Daten, bei der systematische Verzerrungen der Ergebnisse nicht ausgeschlossen werden können.

Dies wird besonders deutlich bei Betrachtung der Preisentwicklung gemäß Schwacke-Klassifikation: Zwischen 2008 und 2010 zeigen die Preise der unteren fünf Klassen einen uneinheitlichen und unplausiblen Verlauf, der sich fundamental vom Preisverlauf innerhalb der ACRISS-Klassen unterscheidet, obwohl beide Verläufe auf Basis identischer Daten ermittelt wurden. Zusätzlich zeigen die Daten der Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland im Zeitraum von 2008 bis 2010 wesentliche Verschiebungen zwischen ACRISS- und Schwacke-Klassen,

die sowohl beim Preisverlauf als auch bei den Anteilen der Klassen an der Gesamterhebung beobachtet werden können. Eine Erklärung dieser Effekte kann dem Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland ebenso wenig entnommen werden wie der Zuordnungsmechanismus zwischen ACRISS- und Schwacke-Klassen. Nach derzeitigem Stand können die von Fraunhofer IAO dargestellten Preise auf Basis der Schwacke-Klassen nicht als verlässliche Grundlage für Preisniveau und Preisentwicklung bei Autovermietungen angesehen werden.

Aufsatz,

Autoren: Margarete Niemann, Tarik Yousfi, Prof. Dr. Claus Neidhardt, Aktuar (DAV)
Fachbereich Wirtschaftsmathematik, RheinAhrCampus Remagen

Einfluss der Vorbuchungszeit auf Verfügbarkeit und Preis bei Mietwagen im Internet

I. Einführung

Für bundesweit anbietende Autovermieter ist das Internet ein wesentliches Vertriebsportal. Das Angebot der Vermieter ist dabei in der Regel auf eine längere Vorbuchungszeit ausgerichtet – so haben Sixt und Avis beispielsweise Vorbuchungszeiten in der Größenordnung von 48 Stunden als Voreinstellung ihrer Buchungsmaske. Im Rahmen eines studentischen Projekts am RheinAhrCampus Remagen wurde die Frage untersucht, welchen Veränderungen dieses Leistungsangebot bei einer kurzfristigen Anmietung, wie sie beispielsweise im Unfallersatzgeschäft relevant ist, unterliegt.

Das Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO legt in seinem jährlich erscheinenden Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland bereits Ergebnisse zum Einfluss von Vorbuchungszeiten vor. Dort wird für elf verschiedene Vorbuchungszeiten (zwischen null und zehn Tagen) und drei verschiedene Mietdauern (ein Tag, drei Tage, sieben Tage) ein durchschnittlicher Mehrpreis gegenüber dem Preis bei siebentägiger Vorbuchungszeit angegeben.

In der vorliegenden Arbeit konzentrieren wir uns auf den Unterschied zwischen zwei verschiedenen Vorbuchungszeiten, einerseits einer sehr kurzfristigen, andererseits einer langfristigen Vorbuchungszeit. Außerdem wird nur eine Mietdauer von einem Tag betrachtet. Dafür wird neben dem Einfluss der Vorbuchungszeit auf den Preis auch die Auswirkung auf die Verfügbarkeit des gewünschten Fahrzeugs untersucht. Zusätzlich werden weitere Einflussfaktoren, unter anderem Anbieter, Fahrzeugtyp, Anmietung in städtischen oder ländlichen Gebieten und der Einfluss von Ferienzeiten oder Feiertagen berücksichtigt. Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse der Untersuchung dargestellt; die gesamte Studie kann unter <http://neidhardt.rheinahrcampus.de> eingesehen werden.

II. Aufbau und Planung der Datenerhebung

Planung und Durchführung der Datenerhebung fielen in den Zeitraum März bis Mai 2011. Hierzu wurden zunächst Testabfragen bei Internet-Mietwagenanbietern durchgeführt, um die Erreichbarkeit der Studienziele einschätzen zu können und eine einheitliche Vorgehensweise aller an der Datenerhebung beteiligten Studierenden festzulegen. Auf Basis der Erkenntnisse aus diesen Testabfragen erfolgte dann die Detailplanung der Datenerhebung. Dafür wurde ein zweistufiger Prozess festgelegt:

- Eine erste, im Folgenden als Sonderuntersuchung bezeichnete Erhebung fand zwischen dem 18. und 29. April 2011 statt. Dieser Zeitraum überdeckte die Osterfeiertage, enthielt ein weiteres Wochenende und lag in fast allen Bundesländern in den Osterferien. Abfragen wurden an allen Tagen des genannten Zeitraums durchgeführt.
- Zwischen dem 2. und 19. Mai fand die zweite, im Folgenden Hauptuntersuchung genannte Erhebung statt. Dieser Zeitraum enthielt keine Feiertage oder Ferientage. Abfragen wurden nur an den Werktagen Montag bis Donnerstag durchgeführt.

Auf Basis der Ergebnisse der Hauptuntersuchung kann der Einfluss der Vorbuchungszeit zu üblichen, Wochenend-fernen Geschäftszeiten abgeschätzt werden; die Sonderuntersuchung dient der Einschätzung des Einflusses von Wochenenden, Feiertagen und Ferienzeiten.

Entsprechend den Untersuchungszielen wurde sowohl in der Sonder- als auch in der Hauptuntersuchung nicht nur nach Vorbuchungszeit, sondern darüber hinaus nach Fahrzeugtyp, Anbieter, Standort und Zeitpunkt der Abfrage differenziert. Dafür wurden die folgenden Festlegungen getroffen:

a) Vorbuchungszeiten:

Für die kurzfristigen Anfragen wurde eine Vorbuchungszeit von zwei Stunden gewählt, wobei darauf geachtet wurde, dass zwischen Anfrage und Anmietzeitpunkt stets mindestens zwei volle Stunden liegen. Bei den langfristigen Anfragen wurde eine Vorbuchungszeit von sieben Tagen festgelegt. Dies ist der Zeitraum, den auch Fraunhofer IAO bei ihren Untersuchungen zur Ermittlung des Preisniveaus verwenden.

b) Fahrzeugtypen:

Die Auswirkung der Vorbuchungszeit sollte zunächst für einen Standard-Fahrzeugtyp, über den alle großen Anbieter in hoher Zahl verfügen, untersucht werden. Hier bot sich der VW Golf an. Im Kontrast dazu sollte ein weiterer, zwar relevanter, aber nicht zu den gängigsten Klassen zählender Fahrzeugtyp untersucht werden. In Abstimmung mit dem Bundesverband der Autovermieter Deutschlands e.V. (BAV) wurde hierfür ein Minibus (je nach Anbieter VW Sharan oder Ford Galaxy) ausgewählt.

c) Anbieter:

Insgesamt kommen sechs große, bundesweit tätige Autovermieter mit Buchungsmöglichkeiten über das Internet in Frage, nämlich (in alphabetischer Reihenfolge) AVIS, Buchbinder, Enterprise, Europcar, Hertz und Sixt. Bei den Testabfragen ergab sich jedoch, dass Buchbinder grundsätzlich keine Anmietung bei einer Vorbuchungszeit von weniger als zwei Tagen anbietet, und dass auch bei Hertz die kurzfristige Verfügbarkeit der gewünschten Fahrzeuge so gering war, dass daraus keine aussagekräftigen Resultate über den Preisunterschied abgeleitet werden konnten. Daher wurden nur die vier Anbieter AVIS, Enterprise, Europcar und Sixt berücksichtigt. Für diese Anbieter sollte noch eine Gewichtung, die den ungefähren Marktanteilen entspricht, vorgenommen werden. Genaue Angaben hierzu sind nicht veröffentlicht; in Abstimmung mit dem BAV entfielen jeweils 30% der Abfragen auf Europcar und Sixt, jeweils 20% der Abfragen auf Enterprise und AVIS. Diese Gewichtung wurde erreicht, indem sowohl in der Haupt- als auch in der Sonderuntersuchung für Europcar und Sixt an jeweils zwölf Tagen, für Enterprise und AVIS an jeweils acht Tagen Abfragen vorgenommen wurden.

d) Standorte:

Die Auswahl der Standorte sollte randomisiert erfolgen. Dazu wurde pro Anbieter eine Liste aller Vermietungsstandorte erstellt. Anschließend wurden die Listen in großstädtische (Bevölkerung > 100.000) und kleinstädtische Standorte unterteilt. Pro Anbieter und Auswertungstag wurden schließlich acht großstädtische und acht kleinstädtische Standorte nach dem Zufallsprinzip ausgewählt. Hatte ein Anbieter an einem Standort mehrere Vermietungsstationen, so wurde die Abfrage bei der alphabetisch ersten Station, die nicht an einem Bahnhof oder Flughafen lag, durchgeführt.

e) Zeitpunkte der Abfrage:

Pro Anbieter, Tag und Standort wurden Werte für die An-

mietzeitpunkte 8:00 Uhr, 12:00 Uhr und 16:00 Uhr abgefragt. Die Anfragen erfolgten jeweils zwei bis zweieinhalb Stunden im Voraus, wobei für den Anmietzeitpunkt 8:00 Uhr eine Anfrage am Vorabend nach Geschäftsschluss als gleichwertig angesehen wurde.

Die Dauer der Anmietung wurde einheitlich auf 24 Stunden festgelegt. Zur Vermietung wurde stets eine Vollkaskoversicherung eingeschlossen. Dabei konnte für AVIS, Europcar und Sixt ein weitgehend einheitlicher Selbstbehalt (ca. 800 Euro für den VW Golf, ca. 1000 Euro für den VW Sharan bzw. Ford Galaxy) gewählt werden; Enterprise bot diese Versicherung jedoch nur mit dem wesentlich höheren Selbstbehalt von 3000 Euro an.

Der Gesamtumfang der Datenerhebung betrug damit sowohl in der Sonder- als auch in der Hauptuntersuchung

- bei AVIS und Enterprise jeweils $2 \cdot 2 \cdot 8 \cdot 16 \cdot 3 = 1536$ Abfragen,
- bei Europcar und Sixt jeweils $2 \cdot 2 \cdot 12 \cdot 16 \cdot 3 = 2304$ Abfragen.

Die Zahl der tatsächlich durchführbaren Anfragen lag geringfügig unter diesen Werten, da an einem Termin der Hauptuntersuchung die Internetseite des Anbieters Sixt ausgefallen war (Einbuße: 64 Abfragen), während bei Enterprise während der Sonderuntersuchung zuweilen kein Tagstarif angeboten wurde (Einbuße: 36 Abfragen). Der resultierende Umfang garantiert jedoch, dass auch bei hoher Konfidenz hinreichend genaue Aussagen zu Verfügbarkeit und Preis abgeleitet werden können.

Sämtliche Festlegungen für die Datenerhebungen wurden vor Beginn der Sonder- und Hauptuntersuchung, eindeutig und mit dem Ziel der Repräsentativität für den Einfluss der Vorbuchungszeit getroffen. Damit sollte das studentische Projekt, soweit dies bei den begrenzten Ressourcen möglich war, den Anforderungen an einen statistischen Versuchsplan gemäß ISO/DIS 3534-3 („experimental plan“, Abschnitt 3.1.28 i.V.m. Annex C) gerecht werden. In der Auswertung der Ergebnisse wurden alle durchführbaren Abfragen gleichwertig berücksichtigt.

III. Darstellung der Ergebnisse

In der Darstellung konzentrieren wir uns auf die Ergebnisse der Hauptuntersuchung. Abweichende Erkenntnisse der Sonderuntersuchung werden im Anschluss daran in knapper Form dargestellt.

III.1 Auswirkung der Vorbuchungszeit auf die Verfügbarkeit

In der Hauptuntersuchung war über alle Kategorien hinweg im Falle einer kurzfristigen Vorbuchung bei knapp 48% der Anfragen ein Fahrzeug verfügbar, bei langfristiger Vorbuchungszeit war in knapp 82% der Fälle eine Anmietung möglich. In sämtlichen Kategorien war die Verfügbarkeit bei langfristiger Vorbuchung mindestens genauso hoch wie bei kurzfristiger Vorbuchung; es zeigte sich jedoch, dass die Verfügbarkeitswerte sehr stark von den Differenzierungsmerkmalen der Studie, insbesondere von Fahrzeugtyp und Anbieter abhängen:

- Beim VW Golf lagen die Verfügbarkeiten mit 79% für kurzfristige Vorbuchung und 96% bei langfristiger Vorbuchung deutlich über den Durchschnittswerten. Bei langfristiger Vorbuchungszeit war die Verfügbarkeit über alle betrachteten Anbieter hinweg sehr hoch (zwischen 89% und 100%); für die kurzfristige Vorbuchung ergaben sich wesentlich größere Spannweiten (zwischen 42% und 96%). Die folgende Tabelle zeigt die Verfügbarkeiten beim VW Golf für die einzelnen Anbieter:

	AVIS	Enterprise	Europcar	Sixt
Kurzfristige Vorbuchung	42%	96%	95%	78%
Langfristige Vorbuchung	89%	96%	100%	97%

Beim Minibus ergaben sich wesentlich geringere Verfügbarkeiten: Bei kurzfristiger Vorbuchung betrug der Durchschnittswert 16%, bei langfristiger Vorbuchungszeit 68%. Besonders auffällig war hierbei, dass die Anbieter AVIS und Enterprise bei keiner der kurzfristigen Anfragen einen Minibus zur Verfügung stellen konnten. Die Tabelle der Verfügbarkeiten beim Minibus sieht wie folgt aus:

	AVIS	Enterprise	Europcar	Sixt
Kurzfristige Vorbuchung	0%	0%	15%	38%
Langfristige Vorbuchung	89%	28%	84%	64%

Als weiterer relevanter Faktor erwies sich die Unterscheidung in großstädtische und kleinstädtische Anmiet-Standorte. Der Einfluss des Standortes war jedoch insgesamt weniger stark und zeigte für die verschiedenen Fahrzeugtypen und Anbieter teilweise in unterschiedliche Richtungen, so dass sich bei den Durchschnittswerten nur ein Unterschied von wenigen Prozentpunkten ergab. Ein signifikanter Einfluss der Tageszeit konnte nicht festgestellt werden.

In der Sonderuntersuchung ergaben sich aufgrund der Anmietversuche an Wochenenden und Feiertagen in nahezu allen Kategorien geringere Verfügbarkeiten. Die Effekte der Hauptuntersuchung (deutlich geringere Verfügbarkeit bei kurzfristiger Vorbuchung, erheblich niedrigere Verfügbarkeit beim Minibus, wesentliche Unterschiede in der Verfügbarkeit zwischen den einzelnen Anbietern) konnten in der Sonderuntersuchung ebenfalls beobachtet werden.

III.2 Auswirkung der Vorbuchungszeit auf den Preis

Bei Durchführung der Erhebung fiel sofort auf, dass die einzelnen Anbieter eine unterschiedliche Geschäftspolitik für die Preisgestaltung bei Anmietungen mit kurz- oder langfristiger Vorbuchungszeit verfolgen: Während ein Anbieter stets einen Aufschlag bei kurzfristiger Anmietung verlangt, erhebt ein zweiter Anbieter nur für den VW Golf Aufschläge, ein dritter überhaupt nicht. Wie bei der Verfügbarkeit haben daher die Differenzierungsmerkmale Anbieter und Fahrzeugtyp einen wesentlichen Einfluss auf die Preisunterschiede bei den verschiedenen Vorbuchungszeiten. Die folgende Tabelle gibt für die Hauptuntersuchung an, wie häufig die einzelnen Anbieter einen Aufschlag für kurzfristige Vorbuchung verlangten und welcher durchschnittliche Preisaufschlag bei kurzfristiger Vorbuchungszeit sich ergab. Für die Ermittlung der Aufschläge wurden dabei nur die Abfragen berücksichtigt, bei denen sowohl bei kurzfristiger als auch bei langfristiger Vorbuchungszeit eine Anmietung möglich war. Ein Strich in der Tabelle zeigt an, dass keine Vergleiche möglich waren (bei AVIS und Enterprise ergibt sich diese Situation beim Minibus, da dieser bei kurzfristiger Vorbuchungszeit nie erhältlich war).

	AVIS		Enterprise		Europcar		Sixt	
	Golf	Minibus	Golf	Minibus	Golf	Minibus	Golf	Minibus
Durchschnitts-Aufschlag	1,2%	-	0%	-	4,2%	0%	25,4%	20,1%
Häufigkeit des Aufschlagsg	11%	-	0%	-	91%	0%	100%	100%

Bei den Anbietern AVIS und Sixt war zusätzlich die Unterteilung in groß- und kleinstädtische Standorte für die Aufschläge relevant: Während AVIS bei Anmietung in Großstädten wesentlich häufiger einen Aufschlag verlangte als bei Anmietung in Kleinstädten (Häufigkeit von 22% in Großstädten gegenüber nur 2% in Kleinstädten, wobei die Aufschläge in vergleichbarer Größenordnung erhoben wurden), erhob Sixt speziell für den VW Golf einen signifikant höheren durchschnittlichen Aufschlag in Großstädten (28,1%) als in Kleinstädten (22,5%).

Neben den Aufschlägen ist auch die Spanne zwischen Minimal- und Maximalpreis der Fahrzeuge von Interesse, da sie einen Preisvergleich der einzelnen Anbieter ermöglicht und Erkenntnisse über die absolute Höhe von Aufschlägen liefert. Die folgende Tabelle stellt die Preisspanne (Minimalpreis / Maximalpreis) bei kurz- und langfristiger Vorbuchungszeit dar; beim Preisvergleich zwischen den Anbietern ist zu beachten, dass die Vollkasko-Versicherung beim Anbieter Enterprise eine wesentlich höhere Selbstbeteiligung erfordert.

	AVIS		Enterprise		Europcar		Sixt	
	Golf	Minibus	Golf	Minibus	Golf	Minibus	Golf	Minibus
Durchschnitts-Aufschlag	68 € / 111 €	-	32 € / 62 €	-	72 € / 82 €	159 € / 159 €	89 € / 144 €	167 € / 255 €
Häufigkeit des Aufschlagsg	68 € / 95 €	136 € / 175 €	32 € / 62 €	99 € / 99 €	71 € / 78 €	159 € / 159 €	81 € / 115 €	151 € / 159 €

Für die Höhe der Aufschläge soll schließlich ein Mittelwert über die betrachteten Anbieter bestimmt werden. Dabei werden die Aufschläge über sämtliche Anfragen gemittelt, bei denen eine Anmietung sowohl mit kurzfristiger als auch mit langfristiger Vorbuchungszeit möglich war. Dies führt zu einer weiteren, impliziten Gewichtung der Anbieter entsprechend ihrer Verfügbarkeit. Diese Vorgehensweise entspricht einem realistischen Anmietzenario: Ist ein Kunde mit seiner Anfrage bei einem Anbieter erfolglos gewesen, muss er auf einen anderen Anbieter ausweichen. Im Mittel wird der Kunde daher häufiger bei Anbietern mit höherer Verfügbarkeit anmieten.

Mit dieser Methode ergibt sich beim VW Golf ein durchschnittlicher Aufschlag in Höhe von 9,0% für eine Anmietung mit kurzfristiger Vorbuchungszeit im Vergleich zur langfristigen Vorbuchung. Beim Minibus beträgt dieser durchschnittliche Aufschlag 14,2%. In der Gesamtbetrachtung über beide Fahrzeugtypen ergibt sich ein durchschnittlicher Aufschlag von 9,8%.

Während der Datenerhebung der Sonderuntersuchung wurden einige, nicht in der Planung berücksichtigte Sondereffekte beobachtet, z.B.:

- Einige Anbieter verlangten Aufpreise für Anmietungen außerhalb der Öffnungszeiten. Von diesen Aufpreisen waren Anfragen mit kurz- und langfristigen Vorbuchungszeiten unterschiedlich stark betroffen.

- Ein Anbieter führte zum 1. Mai 2011 anscheinend ein neues Preissystem ein. Von der resultierenden Preiserhöhung waren nur Anfragen mit langfristigen Vorbuchungszeiten betroffen.

Beide Effekte führten zu einer Reduktion des durchschnittlichen Aufschlags bei kurzfristiger Vorbuchung. Ein Herausrechnen dieser Effekte war aufgrund der Systematik der Datenerhebung nicht möglich.

IV. Zusammenfassung

Die Studienergebnisse zeigen, dass die Vorbuchungszeit erheblichen Einfluss auf das Leistungsangebot der Autovermieter im Internet hat. Neben dem Mietpreis ist auch die Verfügbarkeit der Fahrzeuge betroffen: Bei kurzfristiger Vorbuchungszeit ist für den Kunden daher die Gefahr erhöht, überhaupt kein Fahrzeug des gewünschten Typs anmieten zu können.

Dieser Effekt tritt bereits bei einem Standard-Fahrzeugtyp wie dem VW Golf in relevantem Ausmaß auf: Während bei langfristiger Vorbuchungszeit in annähernd 100% der Fälle ein Anmietung möglich war, glückte dies bei kurzfristiger Vorbuchungszeit nur noch in knapp 80% der Fälle.

Wünscht der Kunde ein Fahrzeug abseits der Standardtypen, so verschlechtert sich seine Erfolgsaussicht nochmals erheblich: Beim Minibus waren bei langfristiger Vorbuchungszeit mehr als zwei Drittel der Anfragen erfolgreich, bei kurzfristiger Vorbuchung war eine Anmietung dagegen nicht einmal bei jeder sechsten Anfrage möglich. Bei einigen Anbietern sank die Erfolgsquote gar auf 0%. In den Testabfragen wurde festgestellt, dass diese Problematik nicht auf den Minibus beschränkt ist – sie tritt bei vielen Nischenfahrzeugen, teilweise sogar in noch ausgeprägterer Form, auf.

Zu beachten ist dabei, dass von den Anbietern Buchbinder und Hertz keine Daten erhoben wurden, da diese beiden Anbieter in den Testabfragen die geringsten Verfügbarkeiten bei kurzfristiger Vorbuchungszeit aufwiesen. Hätte man Buchbinder und Hertz in der Untersuchung

mitberücksichtigt, so hätten sich noch geringere Verfügbarkeiten bei kurzfristiger Vorbuchungszeit ergeben. Bei gleicher Gewichtung dieser beiden Anbieter wie AVIS und Enterprise wäre auf diese Weise – unter der Annahme, dass sich die Ergebnisse der Testabfragen bestätigen – die Verfügbarkeit beim VW Golf auf knapp 60%, beim Minibus auf ca. 12% gesunken.

Bei der Untersuchung des Preisniveaus ergaben sich signifikante Aufschläge bei Anmietung mit kurzfristiger Vorbuchungszeit. Diese Aufschläge hingen allerdings sehr stark vom Anbieter und vom Fahrzeugtyp ab. Bei einer Mittelwertbildung, die nach Ansicht der Verfasser einem realistischen Anmietszenario entspricht, ergibt sich für den VW Golf ein durchschnittlicher Aufschlag von 9%, beim Minibus ein Aufschlag von ca. 14%. Eine Gleichgewichtung aller Anbieter zur Berechnung des durchschnittlichen Aufschlags wäre dagegen aufgrund der unterschiedlichen Verfügbarkeiten nicht angemessen.

Es fällt auf, dass diese Aufschläge deutlich höher ausfallen als die von Fraunhofer IAO im Marktpreisindex Mietwagen Deutschland angegebenen Werte. Dabei ist zu beachten, dass Fraunhofer IAO zwar Vergleichswerte für viele unterschiedliche Vorbuchungszeiten und verschiedene Mietdauern angibt, jedoch keine Aussagen zur vorgenommenen Gewichtung der Anbieter und Fahrzeugtypen macht, obwohl diese Faktoren anscheinend einen wesentlich größeren Einfluss auf den Preisaufschlag haben. Die Aussagekraft der von Fraunhofer IAO dargestellten Werte muss daher aufgrund der Erkenntnisse der vorliegenden Studie in Frage gestellt werden.

Aufsatz,

Autor Rechtsanwalt Joachim Otting
www.rechtundraeder.de

■ Wie lange darf der Versicherer zur Fallprüfung benötigen?

Kürzlich hat das OLG München entschieden, der Versicherer dürfe bei den heutigen sehr schnellen Kommunikationsmitteln nicht länger als vier Wochen für die Schadenregulierung benötigen.¹ Damit liegt es im Mittelfeld der Entscheidungen, die in den letzten Jahren zu dieser Frage ergingen.

Ein Überblick über die Entscheidungen

Die Entscheidung mit der kürzesten Frist stammt vom OLG Saarbrücken.² Dazu das Gericht wörtlich:

„Für die Länge der Prüfungsfrist gibt es zwar keine festen oder starren Regeln. Sie hängt von den Umständen des Einzelfalls ab und muss regelmäßig nicht ein übermäßiges Zuwarten berücksichtigen, etwa bis nach Einsichtnahme in eine Ermittlungsakte. Vielmehr hat ein Versicherer die Prüfung des Schadens, für den er einzustehen hat tunlichst zu beschleunigen.“

Auf dieser Grundlage hat das Gericht der Versicherung zwei Wochen für die Prüfung zugebilligt, weil die Weihnachtsfeiertage darin lagen. Folglich wäre eine angemessene Frist ohne solche Feiertage bereits

1) OLG München, Beschluss vom 29.07.2010 – 10 W 1789/10
2) OLG Saarbrücken, Urteil vom 27.02.2007, 4 U 470/06 – 153

nach etwa zehn Tagen verstrichen. Auf dieses Urteil sollte man, weil es aus dem Rahmen fällt, nicht unbedingt bauen.

Für ein „durchschnittliches“ Unfallereignis sind laut Kammergericht Berlin vier Wochen in der Regel ausreichend.³

Das LG Heidelberg gibt dem Versicherer⁴ „vier bis sechs Wochen“ Zeit.

Das LG Berlin hatte die untere Grenze bei sechs Wochen gezogen.⁵

Wachseich äußert sich das OLG Stuttgart. Es hat entschieden, dass der gegnerische Versicherer „einige Wochen“ Zeit habe, zu regulieren, wenn er trotz intern korrekter Bearbeitung den Fall noch nicht beurteilen könne.⁶

Das OLG Düsseldorf hat entschieden, dass das Warten auf eine Ermittlungsakte die Versicherung nicht entlastet: Das Risiko einer dadurch verlängerten Ausfallzeit ist Sache dessen, der sich in der Akte vergewissern möchte.⁷ Auf diesen Aspekt stellen auch das Kammergericht und das OLG München in den oben bereits zitierten Entscheidungen ab.

Die gegenteilige Auffassung vertritt das LG Halle.⁸ Es hat ausgeführt, der Versicherer dürfe auf die Akte unbestimmt lange warten, wenn er innerhalb von vier bis sechs Wochen dem Geschädigten mitteile, dass er die Akteneinsicht benötige. Nach Eingang der Akte habe er dann weitere drei Wochen Zeit zur Prüfung.

Die rechtliche Relevanz der Regulierungsfrist

Damit sind die Auffassungen der Gerichte beschrieben. Doch was sind die rechtlichen Wirkungen? Es sind drei Aspekte zu betrachten, nämlich die Frage der Verzugszinsen, die der Rechtsverfolgungskosten, wenn aus abgetretenem Recht vorgegangen wird und die Frage, wann ohne das Risiko, trotz Obsiegens auf den Verfahrenskosten hängen zu bleiben, geklagt werden kann.

Verzugszinsen

Durch eine Mahnung gerät der Versicherer in Verzug, wenn die darin gesetzte Frist verstrichen ist. Erfolgt die Mahnung jedoch, bevor eine angemessene Zeit zur Prüfung verstrichen ist, gerät die Versicherung dadurch nicht in Verzug. Zinsen sind dann erst nach Ablauf der angemessenen Prüfungszeit geschuldet.⁹

Rechtsverfolgungskosten

Wer aus abgetretenem Recht vorgeht, hat keinen originären Anspruch auf Ersatz der Rechtsverfolgungskosten. Aber sobald Verzug eingetreten ist, muss der Versicherer die Anwaltskosten als Verzugschaden tragen.

Prozesskosten

Letztlich geht es um die Frage, ab wann geklagt werden kann, ohne zu riskieren, die Prozesskosten unter dem Aspekt des „Überfalls“ trotz gewonnen Verfahrens angelastet zu bekommen. Wenn nämlich jemand verklagt wird, der keinen Anlass zur Klage gegeben hat, kann der sich durch ein sofortiges Anerkenntnis unter Verwahrung gegen die Kostenlast aus der Affäre ziehen. Sobald der Versicherer in Verzug ist, hat er jedoch Anlass zur Klage gegeben.

Schnelle, aber gekürzte Zahlung

Ein häufiger Fall ist, dass der Versicherer keine Einwände zur Haftung erhebt und schnell, aber gekürzt zahlt. Dann muss nicht mehr zugewartet werden, bis der in den jeweiligen Gerichtsbezirken für richtig gehaltene Zeitraum verstrichen ist. In der Situation kann wegen der Schadenhöhe sofort geklagt werden. Denn dann hat der Versicherer ja bereits „geprüft“, mehr Zeit dafür braucht er deshalb nicht mehr. Gibt der Versicherer für seine Kürzung entweder gar keine Gründe an oder stützt er sich auf die angebliche Rechtslage, hat er sicher keinen Anspruch darauf, schonend behandelt zu werden und noch einmal Gelegenheit zur außergerichtlichen Überprüfung zu bekommen.

Der Ausfallschaden als solcher von Anfang an

Die oben zitierte Rechtsprechung hat nur Auswirkungen auf die Frage der Prozesskosten und der Prozesszinsen. Auf den Schaden selbst ist sie ohne Einfluss.

Soweit es um die Schadenpositionen geht, die sich mit der Regulierungsdauer erhöhen können, insbesondere um den Ausfallschaden, wartet der Versicherer auf eigenes Risiko. Stellt sich nach Akteneinsicht seine volle Haftung heraus, kann er wegen der verzögerungsbedingt erhöhten Schäden nicht einwenden, er habe ja erst die Ermittlungsakte abwarten müssen.¹⁰

Das sind vor allem die Fälle, bei denen der Geschädigte den Schaden aus eigenen Mitteln nicht vorfinanzieren kann. Manchmal erteilt er dann – wie im Düsseldorfer Fall – gar keinen Reparaturauftrag, weil er bei negativem Ausgang der Haftungsfrage die offene Rechnung nie und nimmer wird bezahlen können. Oder die Werkstatt repariert zwar, gibt den Wagen aber ohne Bezahlung nicht heraus. In beiden Fällen geht das auch für sehr lange Zeiträume (in einem BGH-Fall 131 Tage¹¹, in dem Düsseldorfer Fall 215 Tage, in einem anderen Fall aus Düsseldorf 334 Tage¹²) am Ende zu Lasten des Versicherers. Die unabdingbare Voraussetzung aber ist: Der Versicherer muss wegen der drohenden Schadenausweitung zuvor gewarnt werden, § 254 Abs. 2 BGB.

3) Kammergericht, Urteil vom 20.06.2008 - 22 U 13/08

4) LG Heidelberg, Urteil vom 18.07.2007 - 5 O 23/07

5) LG Berlin, Urteil vom 05.02.2009 - 58 O 176/08

6) OLG Stuttgart, Beschluss vom 26.04.2010 - 3 W 15/10

7) OLG Düsseldorf, Urteil vom 22.01.2007 - I-1 U 151/06

8) LG Halle, Beschluss vom 14.09.2009 - 1 T 55/09

9) OLG Saarbrücken, Urteil vom 27.02.2007 - 4 U 470/06 - 153

10) OLG Düsseldorf, Urteil vom 22.01.2007 - I-1 U 151/06

11) Urteil vom 25.01.2005 - VI ZR 112/04

12) OLG Düsseldorf, Urteil vom 17.11.2009 - I-1 U 14/09

■ Prüfzeitraum für die Regulierung von Unfallschäden

1. Eine maximal 4-wöchige Prüffrist des Haftpflichtversicherers wird als angemessen angesehen.
2. Technischer Fortschritt lässt auch Erwägungen zu deutlich kürzeren Prüffristen zu, abhängig vom Einzelfall.
3. Ein großer Büroapparat ist keine Begründung, die dem entgegensteht.

*Oberlandesgericht München 10 W 1789/10 vom 29.07.2010
(Erstinstanz Landgericht Passau 1 O 1030/09 vom 29.04.2010)*

Sachverhalt:

Mit der Entscheidung des LG Passau wurde die leistungsverpflichtete Haftpflichtversicherung (nachstehend: Beschwerdeführer) zur Zahlung der Kosten des Rechtsstreits verurteilt. Dagegen hat sie sofortige Beschwerde eingelegt.

Das OLG München wies die statthafte und auch im übrigen zulässige sofortige Beschwerde als unbegründet ab: Die Beschwerdeführer befanden sich im Zeitpunkt des erledigenden Ereignisses (Erfüllung der klägerischen Schadensersatzforderung) in Verzug und hatten Anlass zur Klageerhebung gegeben.

Entscheidungsgründe:

Schon der rechtliche Ausgangspunkt „größerer Büroapparat“ der Argumentation der Beschwerdeführer, sie habe einen Prüfzeitraum vor der Regulierung eines Unfalls von „in der Regel 4-6 Wochen“, der „bei weiterem Aufklärungs- und Rücksprachebedarf auch höher anzusetzen“ sei (Beschwerdebegründung unter I 1) oder gar eine Prüffrist von „grundsätzlich 6 Wochen“ (so im Schriftsatz vom 12.03.2010) ist fehlsam.

a) Die Dauer der Prüffrist (vgl. § 14 I VVG n.F.) wird in der Rechtsprechung unterschiedlich angesetzt, von 2 Wochen AG Erlangen (DAR 2005, 690) über mindestens 2-3 Wochen (OLG Saarbrücken MDR 2007, 1190 = OLG 2007, 441 = SP 2008, 51; OLG Düsseldorf NJW-RR 2008, 114 = OLG 2008, 197 = NZV 2008, 151 = DAR 2007, 611; LG München I zfs 1984, 367: mindestens 12-15 Arbeitstage), 3-4 Wochen (LG München I VersR 1973, 871; LG Düsseldorf VersR 1981, 582 (583); LG Bielefeld zfs 1988, 282; i.Erg. auch OLG München (24. ZS) VersR 1979, 479), etwa 1 Monat (OLG Frankfurt a.M. OLG 1996, 77) bis hin zu 4-6 Wochen (OLG Rostock OLG-NL 2001, 92; KG VersR 2009, 1262; OLG Dresden, Beschl. v. 29.06.2009 – 7 U 499/09 (juris, dort Rz. 14) = NZV 2009, 604 (nur Ls.); OLG Saarbrücken, Beschl. 09.02.2010 – 4 W 26/10 – 03 (Juris) ohne jede Auseinandersetzung mit dem Meinungsstand).

Nach Ansicht des Senats ist mit der h.M. davon auszugehen, dass die Dauer der Prüffrist von der Lage des Einzelfalls abhängig ist, in der Regel aber maximal 4 Wochen beträgt (vgl. in dieser Richtung OLG München (24. ZS) VersR 1979, 479; Senat, Urt. v. 21.06.2010 – 10 U 5028/09). Dabei ist auch der technische Fortschritt in der Schadensbearbeitung zu berücksichtigen, weshalb auch deutlich kürzere Fristen zu erwägen sind (vgl. OLG Saarbrücken MDR 2007, 1190 = OLG 2007, 441 = SP 2008, 51: 2 Wochen; OLG Düsseldorf NJW-RR 2008, 114 = OLG 2008, 197 = NZV 2008, 151 = DAR 2007, 611: 3 Wochen); dass die Haftpflichtversicherungen über einen „größeren Büroapparat“ verfügten, der „gewisse Mindestverzögerungen zur Folge hat“ (so OLG Rostock OLG-NL 2001, 92), ist nicht anzuerkennen, weil es sich um ein in der Sphäre des Schuldners angesiedeltes Problem handelt, das nicht auf den Geschädigten abgewälzt werden darf – andernfalls hätte es ein Schuldner in der Hand, sich durch unklare oder schwerfällige Organisationsstrukturen über längere Zeit folgenlos seinen Verpflichtungen zu entziehen.

- b) Die ggf. vom Versicherer als erforderlich angesehene Einsicht in die Ermittlungsakte hat grundsätzlich keinen Einfluss auf die Dauer dieser Prüffrist (und den Eintritt des Verzugs), weil sonst berechnete Interessen des Geschädigten an einer zügigen Regulierung des Schadens ohne triftigen Grund unberücksichtigt blieben (OLG Saarbrücken NZV 1991, 312 = zfs 1991, 16 = AnwBl. 1991, 343; MDR 2007, 1190 = OLG 2007, 441 = SP 2008, 51; OLG Dresden, Beschl. v. 29.06.2009 – 7 U 499/09 (Juris, dort Rz. 15) = NZV 2009, 604 (nur Ls.); a.A. OLG Hamm VersR 1988, 1038 ohne eigenständige Begründung, OLG Frankfurt a.M. VersR 2004, 1595 ohne Auseinandersetzung mit der Gegenmeinung. (...)
- c) Somit ist gegen den vom Erstrichter im vorliegenden Fall als angemessen angesehenen Prüfzeitraum von 3 Wochen aus Rechtsgründen nichts zu erinnern.

■ Keine Erschütterung der Schätzgrundlage mittels Internetangeboten

1. Auch nach den BGH Urteilen vom 22.02.2011, 12.04.2011 und 17.05.2011 zur Erstattungsfähigkeit von Mietwagenkosten bestehen keine Bedenken gegen die Schätzung mittels Schwacke-Automietpreisspiegel.
2. Die von der Beklagten vorgebrachten Argumente auf Basis der Fraunhoferliste und von Internetangeboten enthalten keine konkreten, auf den Fall bezogenen Fakten.
3. Ein Aufschlag für unfallbedingte Mehrleistungen wird nicht gewährt.
4. Kosten für die Ausstattung des Fahrzeuges mit Winterreifen sind nicht erstattungsfähig.

*Oberlandesgericht Köln 5 U 44/11 vom 27.07.2011
(Erstinstanz Landgericht Bonn 2 O 5/10 vom 12.11.2010)*

Sachverhalt:

Die Klägerin macht aus abgetretenem Recht restliche Mietwagenkosten aus 28 Schadenfällen geltend, für die die Beklagte einstandsverpflichtet ist.

Das Erstgericht hat der Klage nahezu vollständig stattgegeben und dazu auf die Schätzgrundlage Schwacke zurückgegriffen, darauf bei Eilbedürftigkeit einen 20%igen Zuschlag für unfallbedingte Mehrleistungen gewährt und angefallene Kosten für Nebenleistungen zugesprochen.

Dagegen hat die Beklagte Berufung eingelegt. Das Berufungsgericht hat die von der Berufungsbeklagten geltend gemachten und dem Grunde nach unstrittig von der Beklagten erstattungspflichtigen Mietwagenkosten in Höhe von weiteren 8.988,59 € nebst Zinsen ab Rechtsanhängigkeit zugesprochen und damit die Berufung weit überwiegend zurückgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Wie der Senat im Beschluss vom 13.05.2011 ausgeführt hat, entspricht die angefochtene Entscheidung zur Frage der Anwendung des Schwacke-Mietpreisspiegels als Schätzungsgrundlage gemäß § 287 ZPO der Rechtsprechung des Senats, wie sie im Urteil vom 18.08.2010 – 5 U 44/10 – (NZV 2010, 614 ff.) zu einem gleichgelagerten Fall dargelegt worden ist. Der Senat hält auch nach nochmaliger Überprüfung und unter Berücksichtigung des Vorbringens in diesem Verfahren im Grundsatz an seiner Rechtsansicht fest, die auch mit zwischenzeitlich ergangenen weiteren höchstrichterlichen Entscheidungen im Einklang steht (vgl. BGH, Urteil vom 22.02.2011 – VI ZR 353/09 –, MDR 2011, 481 f.; Urteil vom 12.04.2011 – VI ZR 300/09 –, VersR 2011, 769 ff.; Urteil vom 17.05.2011 – VI ZR 142/10; OLG Köln, Urteil vom 14.06.2011 – 15 U 9/11 –).

Danach ist der Tatrichter grundsätzlich nicht gehindert, seiner Schadensschätzung gemäß § 287 ZPO den Schwacke-Mietpreisspiegel zugrunde zu legen. Die seitens der Beklagten gegen die Eignung dieses Mietpreisspiegels erhobenen generellen Einwände sind unerheblich. Vielmehr bedarf die Eignung von Listen oder Tabellen, die bei der Schadensschätzung Verwendung finden können, nur dann der Klärung, wenn mit konkreten Tatsachen aufgezeigt wird, dass geltend gemachte Mängel der Schätzungsgrundlage sich auf den zu entscheidenden Fall in erheblichem Umfang auswirken (st. Rspr., vgl. nur BGH, Urteil vom 17.05.2011 – VI ZR 142/10; Senat, a.a.O.; OLG Köln, Urteil vom 14.06.2011 – 15 U 9/11 –). Wie in dem vom Senat

zum Aktenzeichen 5 U 44/10 entschiedenen Fall hat die Beklagte aber auch hier derartige konkrete Tatsachen nicht hinreichend dargelegt. Der Senat hat in der mündlichen Verhandlung im Verfahren 5 U 44/10, an der beide hiesigen Prozessbevollmächtigten teilgenommen hatten, vertieft und in seiner Entscheidung vom 18.08.2010 (NZV 2010, 614 ff.) ausführlich dargelegt, dass und warum weder die von der Beklagten hier wie da vorgelegten Gutachten aus anderen Verfahren noch die von der Beklagten vorgelegten Vergleichsangebote, die hier inhaltlich denen entsprechen, die auch im Verfahren 5 U 44/10 vorgelegt worden waren, nicht ausreichen. Darauf wird Bezug genommen. Die von der Beklagten angeführten Entscheidungen des Bundesgerichtshofs vom 22.02.2010 (- VI ZR 353/09 -, MDR 2011, 481 f.) und vom 17.05.2011 (- VI ZR 142/10 -) führen zu keiner anderen Beurteilung der Frage, ob die Beklagte in diesem Verfahren substantiiert konkrete Tatsachen ausgezeigt hat, dass geltend gemachte Mängel der Schätzungsgrundlage sich auf den zu entscheidenden Fall in erheblichem Umfang auswirken. Auch unter Berücksichtigung des weiteren Vorbringens der Beklagten in ihren Schriftsätzen vom 14.06.2011 (Bl. 419 ff. GA) und 13.07.2011 (Bl. 442 ff. GA) vermag der Senat den Behauptungen der Beklagten nichts Substantielles zu entnehmen, das die Geeignetheit des Schwacke-Mietpreisspiegels im hier zu entscheidenden Fall erschüttern könnte. Der Senat vermag auch nicht zu beurteilen, ob der Bundesgerichtshof in den genannten Fällen über den gleichen Vortrag wie hier zu entscheiden hatte. Dagegen spricht bereits, dass die hier als Anlage 12 zum Schriftsatz vom 14.06.2011 vorgelegten Angebote aus dem der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 22.02.2011 zugrunde liegenden Verfahren (Bl. 423 ff. GA) nicht denen entsprechen, die im hiesigen Verfahren vorgelegt worden sind. Mangels substantiierten Sachvortrags hat der Senat außerdem keine Veranlassung zur weiteren Sachaufklärung der Frage, ob die geltend gemachten Mängel den Schwacke-Mietpreisspiegel als Schätzungsgrundlage erschüttern können.

Allerdings hält der Senat nunmehr einen Aufschlag von 20 % auf den Mietpreis nicht für gerechtfertigt. (...)

Gleiches gilt für den von der Klägerin geltend gemachten Zuschlag für die Ausstattung des Mietfahrzeugs mit Winterreifen. (...)

Hinweise für die Prozesspraxis:

Das OLG Köln hat sich hier bereits intensiv mit der Frage beschäftigt, ob nach den BGH-Urteilen aus 2011 davon ausgegangen werden muss, dass die Schätzgrundlage mit den üblichen Internetangeboten erschüttert werden kann. Das wurde verneint.

Kein Verstoß gegen das Rechtsdienstleistungsgesetz und kein konkreter Einwand gegen die Schätzung mit dem Schwacke-Automietpreisspiegel

1. Die Abtretung der Forderung an den Autovermieter ist nicht wegen Verstoßes gegen das Rechtsdienstleistungsgesetz nichtig.
2. Der Schwacke-Mietpreisspiegel ist eine geeignete Schätzgrundlage.
3. Die Beklagte zeigt keine konkreten Tatsachen auf, die dagegen sprechen, auch nicht durch die Vorlage regional und in Bezug auf das Fahrzeug passender Internetangebote, denn diese stammen aus einem anderen Zeitraum und beinhalten eine starre Anmietdauer.
4. Das Angebot der Versicherung an den Geschädigten zur Direktvermittlung eines Fahrzeuges für 50,00 EUR pro Tag ist unsubstantiiert und deshalb nicht bindend.

*Landgericht Düsseldorf 21 S 418/10 vom 14.07.2010
(Erstinstanz: Amtsgericht Düsseldorf 27 C 2611/10 vom 12.11.2010)*

Sachverhalt:

Die Autovermietung macht als Berufungsklägerin aus abgetretenem Recht Ansprüche auf Ersatz restlicher Mietwagenkosten geltend. Das Amtsgericht hat die Klage mit der Begründung abgewiesen, die Klägerin sei nicht aktivlegitimiert, da die Abtretung gemäß § 134 BGB wegen Verstoßes gegen § 2 Abs. 1, 3, 5 Abs. 1 Rechtsdienstleistungsgesetz (RDG) unwirksam sei.

Entscheidungsgründe:

Die Klägerin ist zur Geltendmachung der streitgegenständlichen Mietwagenkosten aktivlegitimiert. Die Abtretung ist auch nicht wegen eines Verstoßes gegen §§ 2 Abs. 1, 3, 5 Abs. 1 RDG gemäß § 134 BGB nichtig. Nach § 3 RDG ist die selbstständige Erbringung außergerichtlicher Rechtsdienstleistungen nur in dem Umfang zulässig, in dem sie durch dieses Gesetz oder durch oder aufgrund anderer Gesetze erlaubt wird. Rechtsdienstleistung ist jede Tätigkeit in konkreten fremden Angelegenheiten, sobald sie eine rechtliche Prüfung des Einzelfalls erfordert (§ 2 Abs. 1 RDG).

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zum Rechtsberatungsgesetz (NJW 2006, 1726) ist zu differenzieren, ob der Zessionar eine eigene Angelegenheit oder die Rechtsangelegenheit des geschädigten Kunden übernimmt. Danach 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. Die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist auch auf die Rechtslage nach Inkrafttreten des Rechtsdienstleistungsgesetzes anwendbar, da das Merkmal „fremde Angelegenheit“ keine Änderung erfahren hat (Landgericht Mönchengladbach, Urteil vom 20.02.2009 – Az.: 5 S 110/08). Die geschäftsmäßige Vorgehensweise hat die Klägerin selbst dargelegt. Sie lässt sich mit dem verwendeten Abtretungsformular regelmäßig die Forderungen von Geschädigten gegen den Unfallgegner abtreten, um diese im eigenen Namen geltend zumachen. Daher liegt eine Rechtsdienstleistung im Sinne von § 2 Abs. 1 RDG vor.

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 Satz 1 RDG erlaubnisfrei ist. Dies wird auch in der Rechtsprechung vertreten.

Ein Teil der Rechtsprechung (Landgericht Stuttgart, Urteile vom 13.04.2011, Az.: 4 S 278/10, vom 05.01.2011, Az.: 5 S 207/10 und vom 20.01.2010, Az.: 5 S 208/09, [...]) beurteilt dies anders. Begründet wird dies im Wesentlichen damit, dass die Geltendmachung von Ersatzansprüchen der Kunden für die Mietwagenunternehmen nach Inhalt und Umfang in keinem Zusammenhang mit der Vermietungstätigkeit stünden, es fehle darüber hinaus die rechtliche Qualifikation, die für die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen erforderlich sei.

Dieser Auffassung folgt die Kammer nicht.

Nach § 5 RDG sind Rechtsdienstleistungen erlaubt, wenn sie als Nebenleistung zum Berufs- oder Tätigkeitsbild gehören, § 5 Abs. 1 Satz 1 RDG. 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.

Eine Nebenleistung liegt nur vor, wenn die rechtsdienstleistende Tätigkeit die Leistung insgesamt nicht prägt, wenn es sich also insgesamt nicht um eine spezifisch rechtliche Leistung handelt (Hensler/Prütting, Bundesrechtsanwaltsordnung, 3. Auflage, 2010, § 5 RDG, RN 4 ff.). Hierbei ist zu beachten, dass durch die Änderung des Rechtsberatungsgesetzes in das Rechtsdienstleistungsgesetz anders als nach Artikel 1 § 5 RDG die Zulässigkeit rechtsdienstleistender Nebenleistungen nach § 5 Abs. 1 RDG keinen unmittelbaren, unlösbaren Zusammenhang mit der beruflichen Tätigkeit voraussetzt, sondern lediglich verlangt wird, dass die Rechtsdienstleistung zu der jeweiligen Haupttätigkeit gehört (BT-Drs. 16/3655, S. 52).

Ein solcher Fall ist hier gegeben. Unstreitig besteht das Hauptgeschäftsfeld der Klägerin in der Vermietung und im Leasing von Kraftfahrzeugen. Die Klägerin ist gerade keine Inkassofirma, deren Geschäftsmodell die Geltendmachung von Forderungen ist.

Soweit das Landgericht Stuttgart die Auffassung vertritt, die Geltendmachung von Ersatzforderungen ihrer Kunden auf Erstattung der Mietwagenkosten gegen den Schädiger bzw. die dahinterstehende Haftpflichtversicherung gehöre nicht zum „Berufs- und Tätigkeitsbild“ eines Autovermieters und stehe daher in keinem Zusammenhang mit der Hauptleistung, kann dem nicht gefolgt werden. Die Autovermietung nimmt nach Rechnungsstellung ihrer Leistung den Schädiger bzw. die dahinterstehende Haftpflichtversicherung in Anspruch, ein Zusammenhang mit der Vermietungstätigkeit besteht daher sehr wohl.

Danach ergibt sich aus der Sicht der Kammer im vorliegenden Fall kein Verstoß gegen das Rechtsdienstleistungsgesetz, da es dem erklärten Willen des Gesetzgebers entspricht, dass eine Mietwagenfirma die Inkassotätigkeit für die Geltendmachung der Mietwagenkosten gegenüber dem Schädiger bzw. der Haftpflichtversicherung durchsetzen darf.

Insbesondere spricht auch nicht der Sinn und Zweck des Rechtsdienstleistungsgesetzes dagegen. Dieses soll nach § 1 Abs. 1 Satz 2 RDG die Rechtssuchenden, den Rechtsverkehr und die Rechtsordnung vor unqualifizierten Rechtsdienstleistungen schützen. Durch die Abtretung an die Mietwagenfirma entstehen dem Zedenten – wie schon in der Gesetzesbegründung ausgeführt – keinerlei Nachteile. Der Rechtssuchende wird ausreichend geschützt. Er wird sogar entlastet, da für ihn kein Prozess- und Kostenrisiko besteht. Auch dem Rechtsverkehr und der Rechtsordnung entstehen durch die Abtretung keinerlei ersichtliche Nachteile, insbesondere wird so gewährleistet, dass die Rechtsstreitigkeiten über die Ersatzfähigkeit zwischen den Beteiligten geführt werden, die diese angehen: die Autovermietungen und die Haftpflichtversicherungen.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs können in geeigneten Fällen Listen oder Tabellen bei der Schadensschätzung Verwendung finden. Danach kann das Gericht in Ausübung seines Ermessens nach § 287 ZPO den „Normaltarif“ grundsätzlich auf der Grundlage des für den Zeitraum gültigen „Schwacke-Mietpreisspiegels“ für das maßgebende Postleitzahlengebiet ermitteln.

Soweit die Schätzgrundlage angegriffen wird, kommt es nur darauf an, ob mit konkreten Tatsachen aufgezeigt wird, dass die geltend gemachten Mängel der jeweils beanstandeten Schätzungsgrundlage, sich auf den zu entscheidenden Fall im erheblichem Umfange auswirken. Lediglich abstrakte Einwände und unverbindliche Internetangebote sind dabei nicht geeignet, den Schwacke-Mietpreisspiegel als Schätzungsgrundlage in Frage zu stellen (Oberlandesgericht Karlsruhe, NZV 2010, 472; Landgericht Freiburg, Urteil vom 23.02.2011, Az.: 3 S 300/10).

Soweit die Beklagte vorträgt, dass sie dem Zeugen angeboten habe, einen Mietwagen für 50,00 EUR pro Tag zu vermitteln, so ist dieser Einwand unsubstantiiert. Die Beklagte hat nicht dargelegt, um welchen Mietwagentyp es sich handelt und welche Leistungen inkludiert sind.

Die Beklagte macht im Wesentlichen abstrakte Ausführungen dazu, dass die Schwacke-Liste erhebliche Defizite in der Methodik der Datenerhebung aufweise und daher keine geeignete Schätzungsgrundlage darstelle und dem Fraunhofer-Mietpreisspiegel daher den Vorzug zu gewähren sei. Solche abstrakten Ausführungen reichen nach der Auffassung des Bundesgerichtshofes (Urteil vom 12.04.2011 – VI ZR 300/09) nicht aus, die Eignung der Schwacke-Liste als Schätzgrundlage in Frage zu stellen. Die vorgelegten Angebote enthalten zudem einen starren

Mietzeitraum. Solche sind erheblich günstiger, da die Mietwagenanbieter mit festen Rückgabezeiten kalkulieren können und diesen Preisvorteil an den Kunden weitergeben. Hier stand der genaue Mietzeitraum zum Zeitpunkt der Anmietung noch nicht fest, so dass daher eine Vergleichbarkeit auch aus diesem Grund ausscheidet.

Aus den Angeboten wird weiterhin der genaue Leistungsumfang der Autovermietungen nicht deutlich, so dass auch aus diesem Grund eine Vergleichbarkeit ausscheidet. Die Internetangebote erfordern im Regelfall auch die Vorlage einer Kreditkarte oder ec-Karte. Die Klägerin rechnete hingegen auf Rechnung ab. Dies ist auch ein wesentlicher Unterschied.

Der Behauptung der Beklagten, dass diese Angebote auch im streitgegenständlichen Zeitraum verfügbar gewesen seien, musste das Landgericht nicht nachgehen, das würde zu einer Vollbeweiserhebung führen, die im Anwendungsberiech des § 287 ZPO gerade nicht besteht. Im Übrigen stellt das Beweisangebot „Einzuholende Auskunft“ einen unzulässigen Ausforschungsbeis dar.

Der von der Beklagten in erster Instanz angegriffene pauschale Aufschlag von 20% als unfallbedingter Mehraufwand ist ein ersatzfähiger Schadensposten.

Ohne Mittelwert, Internet ist Sondermarkt

1. Soweit das Amtsgericht die Höhe der nach § 249 Abs. 2 S. 1 BGB zu ersetzenden Mietwagenkosten auf nur 4.066,45 € beziffert hat, hat es das ihm gemäß § 287 ZPO zustehende Ermessen fehlerhaft ausgeübt.
2. Die Kammer hält es ihrer Rechtsprechung folgend weiterhin für sachgerecht, als Schätzungsgrundlage den Schwacke-Mietpreisspiegel heranzuziehen.
3. Das Internet ist ein Sondermarkt.

*Landgericht Bonn 8 S 76/2011 vom 28.07.2011
(Erstinstanz Amtsgericht Bonn 108 C 349/10 vom 17.02.2011)*

Sachverhalt:

Das Autovermietunternehmen hat gegen die Entscheidung des AG Bonn Berufung eingelegt. Berufungsbeklagte ist die leistungsverpflichtete Haftpflichtversicherung.

Entscheidungsgründe:

Dabei kann offen bleiben, ob bereits der Ansatz des Amtsgerichts, eine Schätzung nach dem arithmetischen Mittel zwischen dem Schwacke-Automietpreisspiegel und dem „Marktspiegel Mietwagen Deutschland“ des Fraunhofer-Instituts vorzunehmen, zu beanstanden ist. Denn das Amtsgericht hat sein Schätzungsermessen gemäß § 287 ZPO jedenfalls insoweit fehlerhaft ausgeübt, als es bei der Bildung des arithmetischen Mittels zwischen dem Schwacke-Automietpreisspiegel und dem „Marktspiegel Mietwagen Deutschland“ des Fraunhofer-Instituts einen Aufschlag von 20 % nur bei den Werten

aus der erstgenannten Liste vorgenommen hat (vgl. die Übersicht Bl. 304 GA). Da durch diesen Aufschlag der besonderen Unfallsituation Rechnung getragen werden soll (z.B. Vorfinanzierung, Risiko eines Ausfalls mit der Ersatzforderung wegen falscher Bewertung der Anteile am Unfallgeschehen durch den Kunden oder das Mietwagenunternehmen u.ä.) und die dadurch veranlassten zusätzlichen Leistungen des Vermieters pauschal abgegolten werden sollen, ist nicht nachvollziehbar, dass die Werte aus dem „Marktspiegel Mietwagen Deutschland“ des Fraunhofer-Instituts nicht erhöht worden sind.

(...) Die von der Beklagten vorgetragenen Einwendungen gegen den Schwacke-Automietpreisspiegel sind nicht geeignet, Zweifel an dessen Eignung zu begründen. Die diesen Einwendungen zugrunde liegende Annahme, dass der Schwacke-Mietpreisspiegel enorme Preissteigerungen enthalte, die auf unredliches Verhalten der Mietwagenunternehmen bei dessen Erstellung zurückzuführen seien, ist bereits nicht nachvollziehbar. Es sind auch unter Berücksichtigung der

Ausführungen der Beklagten keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass sich die etwa im Schwacke-Automietpreisspiegel 2008 enthaltenen Preisänderungen nicht an der tatsächlichen Marktentwicklung orientieren (vgl. LG Bonn, Beschl. V. 21.01.2010 – 8 S 274/09, n.v. S. 3; LG Bonn, Urt. v. 10.05.2011 – 8 S 13/11, n.v. S. 4).

Soweit die Beklagte darüber hinaus auf Sachverständigengutachten verweist, die in anderen Verfahren eingeholt worden sind, können deren Ergebnisse allein deshalb schon nicht zuverlässig beurteilt werden, weil der zugrunde liegende Sachverhalt und das Vorgehen der Sachverständigen nicht im Einzelnen bekannt ist. (...)

(...) Die in dem Schwacke-Automietpreisspiegel ausgewiesenen Werte werden auch nicht durch die von der Beklagten vorgelegten günstigeren Angebote der Firmen Sixt, Europcar und Avis (vgl. Bl. 149ff. GA) erschüttert.

Denn dabei handelt es sich ausnahmslos um „Screenshots“ von Internetangeboten, die völlig losgelöst von den Umständen des Einzelfalls bestimmte Tarife ausweisen. Ihnen ist nicht zu entnehmen, ob die Mietbedingungen mit denen in dem vorliegenden Fall vergleichbar sind, so dass sie nicht als Nachweis eines konkreten günstigeren Alternativangebots geeignet sind. (...)

Zweifel ergeben sich bereits daraus, dass das Internet ein Sondermarkt ist, der nicht ohne weiteres mit dem allgemeinen regionalen Mietwagenmarkt vergleichbar ist (vgl. BGH, Urt. v. 02.02.2010 – VI ZR //09, juris Rn. 21).

Ferner ist jeweils nur eine vom Zeitpunkt her willkürlich gewählte Anmietdauer, die Fahrzeugklasse, ein Preis sowie zum Teil das Bestehen einer Vollkaskoversicherung genannt. Nicht ersichtlich ist jedoch, ob eine Vorbuchungsfrist einzuhalten ist, ob eine Vorfinanzierung des Mietpreises durch Hinterlegung einer Kreditkarte oder

einer Kautions zu erfolgen hat, ob die Vollkaskoversicherung eine Selbstbeteiligung enthält und ob irgendwelche weiteren Kosten und Auflagen in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen enthalten sind. Zudem wird in den Angeboten der Firma Avis lediglich ein Grundpreis ab einem bestimmten Betrag genannt. Die Höhe etwaiger Nebenkosten erschließt sich ebenfalls bei keinem der von der Beklagten vorgelegten Angebote. Es besteht daher kein Anlass, angesichts dieser Angebote an der Eignung des Schwacke-Automietpreisspiegels als Schätzungsgrundlage zu zweifeln (vgl. OLG Köln, Urt. v. 18.08.2010 – 5 U 44/10, juris Rd. 7; OLG Köln, Urt. v. 18.03.2011 – 19 U 145/10, n.v., S. 4 (Bl. 288 GA)).

Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus den von der Beklagten zitierten neueren Entscheidungen des Bundesgerichtshofes. Darin ist nämlich lediglich gefordert worden, dass das Berufungsgericht prüft, ob sich aus dem Hinweis der Beklagten auf günstigere Angebote anderer Anbieter gewichtige Bedenken gegen die Eignung des Schwacke-Automietpreisspiegels als Schätzungsgrundlage ergeben (vgl. BGH, Urt. v. 02.02.2010 – VI ZR 7/09, juris Rn. 21; BGH, Urt. v. 18.05.2010 – VI ZR 293/08, juris Rn. 5f.; BGH, Urt. v. 22.02.2011 – VI ZR 353/09, juris Rn. 8). Aus den vorliegend dargelegten Gründen ist dies jedoch vorliegend nicht der Fall.

Eine weitere Sachaufklärung ist nicht veranlasst. Insbesondere kommt die Einholung eines Sachverständigengutachtens nicht in Betracht, da dies vor dem Hintergrund des nicht hinreichend substantiierten Vortrags der Beklagten zu einer unzulässigen Ausforschung führen würde (vgl. OLG Köln, Urt. v. 18.08.2010 – 5 U 44/10, juris Rn. 7). Die Klägerin ist auch berechtigt, einen Aufschlag von 20 % auf den ortsüblichen Normaltarif zu verlangen. (...)

Der Autovermieter ist hinsichtlich der Vergütung für Nebenleistungen nicht an die Berechnung der Nebenleistungen in seiner Rechnung gebunden

1. Der Schwacke-Mietpreisspiegel ist geeignete Schätzgrundlage.
2. Die Untersuchung des Fraunhofer-Instituts bietet keinen Anlass, von der Anwendung des Schwacke-Mietpreisspiegels abzusehen, verschiedene Mängel sprechen dagegen, so u. a. das Fehlen von Nebenkostenraten.
3. Für unfallbedingte Nebenleistungen ist auf den Normaltarif ein Aufschlag von 20 % zu gewähren.
4. Ein Verstoß gegen RBerG liegt nicht vor.
5. Die Klägerin darf die Gesamtsumme der Rechnung mit Gesamtsumme nach Schwacke vergleichen.
6. Sie ist nicht an den Betrag einer Nebenleistung aus ihrer Rechnung gebunden.

Amtsgericht Siegburg 112 C 223/10 vom 08.03.2011

Sachverhalt:

Die Klägerin betreibt eine gewerbliche Autovermietung und besitzt die Erlaubnis, Forderungen zum Zwecke der außergerichtlichen Einziehung geschäftsmäßig zu erwerben. Sie begehrt von der beklagten Haftpflichtversicherung mit einer Sammelklage restliche Mietwagenkosten nebst Zusatzleistungen gemäß Schwacke-Nebenkostentabelle.

Die Beklagte wendet sich gegen die Höhe der zu ersetzenden Mietwagenkosten; diese könnten nicht nach der Schwackeliste, sondern nach der Erhebung des Fraunhofer-Instituts ermittelt werden, sie verweist zusätzlich auf die Veröffentlichung von Prof. Ingo Klein aus dem Jahr 2007. Die geltend gemachten Nebenkosten seien nicht anzusetzen.

Entscheidungsgründe:

Die zulässige Klage ist überwiegend begründet.

1. Das Gericht darf die Höhe des eingetretenen Schadens nach § 287 ZPO schätzen, weil die Beweiserhebung einen unverhältnismäßigen Aufwand erfordern würde... Eine entsprechende Analyse des Marktes für das gesamte Bundesgebiet, differenziert nach Postleitzahlen, ist im Schwacke-Automietpreisspiegel festgehalten. Diesen legt das Gericht zur Berechnung bzw. Schätzung der im Einzelfall ersatzfähigen Kosten- auch zur Aufrechterhaltung einer einheitlichen Rechtsprechung im Bezirk des Oberlandesgerichts Köln – zugrunde und schließt sich damit derjenigen Auffassung an, die

eine Berechnung auf der Grundlage des Schwacke-Mietpreisspiegels vornimmt (vgl. OLG Köln NZV 2010; OLG Köln MRW 2010, Nr. 3, 10; LG Bonn vom 21.01.2010 Az. 8 S 274/09) . (...)

Darüber hinaus hat die Fraunhofer-Studie Preise für Aufschläge und Zuschläge, welche wesentliche Teile eines Endpreises darstellen können, unberücksichtigt gelassen. Es ist gerichtsbekannt, dass eine Vielzahl von regional und überregional tätigen Mietwagenunternehmen im hiesigen Bezirk für die hier streitigen Nebenleistungen entsprechende Zuschläge verlangen, weswegen nur unter Berücksichtigung dieser weiteren, für die Betroffenen oft notwendigen Zusatzleistungen, ein realer Marktpreis ermittelt werden kann. Dem Vorteil, den die Anonymität der Anfragen des Fraunhofer-Instituts bieten mag, steht somit das im Verhältnis zur Schwacke-Liste geringere Ausmaß der Datenerfassung gegenüber. (...)

2. Auf den als Normalpreis ermittelten Wert darf unter Umständen für den Unfallersatzwagenvermieter ein angemessener pauschaler Aufschlag vorgenommen werden. Ein pauschaler Aufschlag ist in der Regel wegen der typischerweise bei einer Unfallersatzanmietung anfallenden Mehrkosten sowie der Risikohöherhöhung für den Vermieter gerechtfertigt. Dabei muss nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 24.06.08, NJW 2008, 2910) für die Prüfung der betriebswirtschaftlichen Rechtfertigung eines „Unfallersatztarifs“ die Kalkulation des konkreten Unternehmens nicht nachvollzogen werden. Vielmehr kann sich die Prüfung darauf beschränken, ob spezifische Leistungen bei der Vermietung an Unfallgeschädigte allgemein einen Aufschlag rechtfertigen. Dies ist im Hinblick auf das Betrugs- und Forderungsausfallrisiko, das Auslastungsrisiko, die notwendige Vorfinanzierung und die Notdienstkosten grundsätzlich und somit auch bei der im Unfallersatzwagengeschäft tätigen Klägerin der Fall (LG Bonn, Urteil vom 10.07.2009, 5 S 266/08). Es ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich, dass im vorliegenden Fall solche Mehrkosten bei der Klägerin ausnahmsweise nicht angefallen sind. Sofern ein solcher Aufschlag vorzunehmen ist, setzt das Gericht diesen mit 20 % des jeweils anzunehmenden Normaltarifs an (so etwa auch OLG Köln NZV 2007, 199 ff.).

(...) Ein pauschaler Aufschlag zum Normaltarif kommt daher nur in Betracht, wenn der Geschädigte seiner Erkundungspflicht nachweislich genügt hat. Dabei handelt es sich nicht um eine Frage des Mitverschuldens gemäß § 254 Abs. 2 BGB. Vielmehr betrifft dieser Komplex die Frage, welche Kosten zur Herstellung eines ordnungsgemäßen Zustandes erforderlich waren bzw. für erforderlich gehalten werden dürften. Die entsprechenden Tatsachen zur Schadenshöhe hat der Geschädigte darzulegen und zu beweisen (vgl. OLG Köln, Urt. vom 03.03.2009, 24 U 6/08; OLG Köln, Urt. vom 11.02.2009, 2 U 102/08). (...)

3. Darüber hinaus sind jedoch die tatsächlich angefallenen Nebenkosten auf der Grundlage der Schwacke-Liste 2010 ersatzfähig (vgl. OLG Köln NZV 2007, 199 ff.).
4. Die nach den oben genannten Grundsätzen ermittelten Kosten begrenzen den Schadensersatzanspruch der Klägerin. Im übrigen darf die Klägerin die Gesamtsummen ihrer Rechnungen mit den nach Schwacke ermittelten maximalen Gesamtsummen vergleichen. Das Gericht schließt sich insoweit der in der Rechtsprechung vertretenen Ansicht an, wonach der Autovermieter hinsichtlich der Vergütung für Nebenleistungen nicht an die Berechnung der Nebenleistungen in seiner Rechnung gebunden ist. Es wäre unangemessen, die Klägerin bei der Berechnung der erforderlichen Mietwagenkosten einerseits an die Höhe der in der Rechnung ausgewiesenen Vergütung für die Nebenleistung zu binden, soweit die in Rechnung gestellten Preise unterhalb des Schwacke-Automietpreisspiegels liegen, andererseits aber die Rechnungspositionen, die den vergleichsweise herangezogenen überschreiten, auf das Niveau des Mietpreisspiegels zu kürzen.
5. Die Klägerin ist auch aktivlegitimiert. Die Abtretung der dem Geschädigten zustehenden Forderung an die Klägerin ist wirksam. Ein Verstoß gegen §§ 3, 5 RBERG, der zur Nichtigkeit gemäß § 134 BGB führen würde, liegt nicht vor. Die Geltendmachung abgetretener Kundenforderungen gegen den Haftpflichtversicherer des Unfallgegners stellt gerade eine zulässige Nebenleistung dar.

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 Brabec
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, eingeschlossen die 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.

Vorgerichtliche Rechtsanwaltsgebühren sind auch für Leasingunternehmen erstattungsfähig

Die Klägerin hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Ersatz der vorgerichtlichen Rechtsanwaltsgebühren aus §§ 7, 17, 18 StVG, § 3 Nr. 1 und § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG, § 1 PfIVG, § 249 BGB.

Die vorgerichtlichen Rechtsanwaltsgebühren der Prozessbevollmächtigten der Klägerin gehören zu den mit dem Schaden unmittelbar verbundenen und gemäß § 249 BGB auszugleichenden Vermögensnachteilen. Diese sind erforderlich im Sinne von § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes sind als erforderlicher Aufwand diejenigen Kosten anzusehen, die ein verständiger, wirtschaft denkender Mensch in der Lage des Geschädigten für zweckmäßig und notwendig halten durfte (BGH vom 15.10.1991, Az. VI ZR 314/90, BGHZ 115, 364, 369). Auch hat die Klägerin durch die Beauftragung eines Rechtsanwalts nicht – wie die Beklagte meint – gegen ihre Schadensminderungspflicht verstoßen. Der Geschädigte eines Verkehrsunfalls hat ex ante zu beurteilen, wie sich die voraussichtliche Schadensabwicklung darstellt. Dabei ist dann kein Rechtsanwalt zur Hilfe zu nehmen, wenn die Verantwortlichkeit für den Schaden dem Grunde und der Höhe nach von vornherein klar ist. Gerade dies war vorliegend aber nicht der Fall. Jedenfalls die Haftung

der Beklagten der Höhe nach war nicht eindeutig. Dies ergibt sich schon daraus, dass hier der Ersatz von Mietwagenkosten im Raum stand. Zu den hier geltenden Grundsätzen allein existiert eine umfangreiche Rechtsprechung und die Frage der Höhe der Ersatzfähigkeit von Mietwagenkosten wird auch von verschiedenen Gerichten nicht einheitlich beantwortet, insbesondere im Hinblick darauf, welche Schätzgrundlage zur Berechnung der Mietwagenkosten heranzuziehen ist. Im Übrigen war vorliegend unstreitig diverser Schriftverkehr zwischen den Prozessvertretern zur Schadenshöhe, insbesondere hinsichtlich der Kosten der Anmietung eines Ersatzfahrzeugs, erforderlich, woraus sich allein schon deshalb ergibt, dass die Schadenshöhe nicht eindeutig war. (...)

(...) Zu berücksichtigen ist darüber hinaus, dass die Regulierung von Verkehrsunfällen angesichts der immer umfangreicher und komplexer werdenden Rechtsprechung einem gewerblichen Leasingunternehmen nicht zugemutet werden kann, Personal eigens dafür abzustellen, sich in diese unüberschaubare Materie einzuarbeiten. (...)

Amtsgericht Köln 272 C 224/10 vom 04.02.2011

Zur Ermittlung der erforderlichen Mietwagenkosten kann auf den Normaltarif der Schwacke-Liste zurückgegriffen werden.

Die von der Beklagten dargestellten Bedenken gegen die Zuverlässigkeit und Richtigkeit der Schwacke-Liste teilt das Gericht auch unter Berücksichtigung der jüngsten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (BGH 12.4.2011, VI ZR 300/39, BeckRS 2011,11776) und der Entscheidung des OLG Koblenz vom 26.1.2011 (Az.: 12 U 221/10) nicht. So wird hier die grundsätzliche Heranziehung des Schwacke-Mietpreisspiegels nicht in Frage gestellt. Der Bundesgerichtshof legt unmissverständlich dar, dass es dem tatrichterlichen Ermessen unterliegt, welche Schätzgrundlage das Gericht anwendet (vgl. Rdziff. 18 des Urteils). Allerdings hat das Gericht bei Vorhandensein berechtigter Zweifel an der Eignung der Liste die Heranziehung dieser als Schätzgrundlage abzulehnen...

(...) Solche Zweifel ergeben sich für das hier erkennende Gericht aufgrund der zu den Akten gereichten Angeboten der Beklagten aber nicht. Zwar hat die Beklagte mir ihren Klageerwiderungsschrift-

sätzen alternative Angebote vorgelegt, die deutlich günstiger sind. Diesen Angeboten liegen aber völlig andere Zeiträume der Anmietung zugrunde, andere Umstände der Anmietung und auch andere Anmietstationen. Dieses sind alles Faktoren, die einen deutlichen Einfluss auf die Preisbildung der Mietwagenunternehmen haben, so dass aufgrund der auszugsweise vorgelegten Angebote für das erkennende Gericht keine berechtigten Zweifel an der Geeignetheit der Schwacke-Liste als Schätzgrundlage vorhanden sind. Weiter ist das Gericht der Auffassung, dass die von der Beklagtenseite zitierte Fraunhofer-Liste nicht geeigneter als Schätzgrundlage ist...

Folglich war hier der erforderliche Herstellungsaufwand mit Hilfe der Schwacke-Liste zu schätzen, wobei ein Aufschlag von 20 % für unfallbedingte Mehrkosten zu berücksichtigen ist. (...)

Amtsgericht Bad Neuenahr-Ahrweiler 32 C 892/2010 vom 25.05.2011

Abtretung an Erfüllung statt ist wirksam

Zutreffend ist das Amtsgericht davon ausgegangen, dass die Klage nicht an der fehlenden Aktivlegitimation der Klägerin scheitert. Die Abtretung der Forderung auf Ersatz der Mietwagenkosten gegen die Beklagte ist weder wegen Verstoßes gegen das Rechtsdienstleistungsgesetz (im Folgenden: RDG) noch wegen Unbestimmtheit unwirksam.

Die Abtretung ist nicht nach § 134 BGB in Verbindung mit §§ 2, 3 RDG nichtig.

Die Aktivlegitimation der Klägerin wird von dieser nicht auf die – wohl ursprünglich erfolgte – Sicherungsabtretung gestützt, sondern auf die am 14.07.2009 von der Geschädigten unterzeichnete Vollabtretung. Bei der als Anlage K2 vorgelegten Abtretung handelt es sich nach dem eindeutigen Wortlaut um eine Abtretung an Erfüllung statt. Gemäß § 364 Abs. 1 BGB hat dies zur Folge, dass die Geschädigte von der Verpflichtung zur Mietzahlung gegenüber der Klägerin frei geworden ist.

Anders als bei einer Sicherungsabtretung oder einer Abtretung erfüllungs-

halber hat die Geschädigte im Falle der Vollabtretung an Erfüllung statt keinerlei Interesse mehr am Ausgang der Regressbemühungen betreffend die Mietwagenkosten gegen die Beklagte, weil sie endgültig und vollständig von jeder Verpflichtung gegenüber der Klägerin frei geworden ist. Die Klägerin wird ausschließlich im eigenen Interesse und auf eigene Rechnung tätig. Mit der Beitreibung dieser Forderung betreibt sie daher keine Rechtsangelegenheit der Geschädigten, sondern eine eigene und erbringt daher keine Rechtsdienstleistung im Sinne des § 2 Abs. 2 RDG.

Die Abtretung ist auch hinreichend bestimmt. Die Auslegung der individualvertraglich vereinbarten Abtretung ergibt im vorliegenden Fall, dass lediglich der Anspruch der Geschädigten auf Ersatz der Mietwagenkosten gegen die Beklagte an die Klägerin abgetreten wurden, nicht etwa sämtliche Schadensersatzansprüche aus dem Verkehrsunfall vom 04.12.2008 mit einer nur summenmäßigen Begrenzung.

*Landgericht Freiburg 9 S 141/10 vom 18.08.2011
(Erstinstanz: Amtsgericht Staufen 2 C 571/09 vom 10.12.2010)*

Alter des Fahrzeugs

In Mietwagenprozessen wird von den beklagten Versicherungen bei älteren Fahrzeugen häufig eingewandt, dass nur ein Anspruch auf einen Mietwagen besteht, der 2 oder mehrere Klassen niedriger ist, als das verunfallte Fahrzeug des Geschädigten. Dieses von der Nutzungsausfallentschädigung abgeleitete Ansinnen ist rechtlich nicht haltbar. Mit folgenden Ausführungen kann hierauf erwidert werden:

Soweit die Beklagte versucht, eine rechtliche Bedeutung aus dem Vergleich von entstandenen Mietwagenkosten zum Alter und Wert des unfallbeschädigten Fahrzeugs abzuleiten, beschränken wir uns auf den Hinweis, dass Mietwagenkosten, erfreulicherweise ist dies unstrittig, Herstellungskosten sind. Der BGH (NJW 1985, 793, Urteil vom 04.12.1984) hat dies in der „Taxi-Entscheidung“ instruktiv und zutreffend dargestellt, daraus folgt:

Zeitwert und Nutzungswert eines Fahrzeuges stehen in keinem sachlichen Zusammenhang.

1. Das Alter eines Fahrzeuges und der Wert haben keinerlei Einfluss auf die Nutzungsmöglichkeit für den Geschädigten (OLG Karlsruhe DAR 89, 67) und sind somit nicht maßgeblich für die Nutzung eines Mietwagens. Durch die Nutzung eines Mietfahrzeugs soll alleine der Verlust der Gebrauchsvorteile, also die ständige Verfügbarkeit eines Gegenstandes kompensiert werden (vgl. BGH, NJW 87, 50) und nicht ein Ersatz für die Nutzungsqualität geschaffen werden (OLG Karlsruhe a.a.O.).

2. Instruktiv und ausführlich, Urteil des AG Bergheim vom 30.09.2010 (26 C 449/09):

„Des Weiteren kann die Beklagte nicht mit Erfolg das Alter des Fahrzeugs des Geschädigten gegen die Klageforderung anführen. Das Alter eines Fahrzeugs und der Wert haben grundsätzlich keinen Einfluss auf die Nutzungsmöglichkeit für den Geschädigten und sind somit nicht maßgeblich für die Nutzung eines Mietwagens. Zwar wird bei der Geltendmachung von Nutzungsausfallschäden das Alter eines Fahrzeugs durch entsprechende Rückstufung um ein bis zwei Klassen berücksichtigt. Diese Grundsätze sind jedoch nicht auf die Anmietung eines Ersatzfahrzeuges anzuwenden, da der Geschädigte hierfür keine fiktiven, sondern reale, ihm entstandene Kosten geltend macht und grundsätzlich ein Ersatzfahrzeug des gleichen Modells wie sein unfallbeschädigtes Fahrzeug anmieten darf. Dass Autovermietungen in der Regel nur neue Fahrzeuge vorhalten, ist dem Geschädigten wirtschaftlich nicht anzulasten. Auch bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass sich die Gebrauchsvorteile, die dem Zeugen ... durch die Beschädigung seines Fahrzeuges täglich entgangen sind, während der Zeit des Nutzungsausfalls vermindert hätten.“

3. Zutreffend AG Potsdam vom 07.07.2011 (37 C 215/10):

„Ein Geschädigter, (...), hat grundsätzlich Anspruch auf Ersatz durch die Anmietung einer gleichwertigen Sache. Grundsätzlich darf der Geschädigte auch ein Fahrzeug des gleichen Typs anmieten (...). Nur wenn der beschädigte PK in der Folge von Alter und Zustand erheblich minderem Gebrauchswert wäre, müsste sich der Geschädigte mit der Anmietung eines einfacheren Fahrzeuges begnügen. Der PKW des Zedenten war hier (...) 9 Jahre alt und hatte ein Laufleistung von 137.000 km. Ein solches Alter eines Fahrzeuges ist noch kein Indiz für eine Minderung im Gebrauchswert. Im Allgemeinen werden PKW heutzutage durch die Abfolge von Werkstattwartungen und der technischen Überwachungen in einem Zustand erhalten, der den Gebrauchswert eines Neufahrzeuges aufrechterhält. (...) Danach hatte der Zedent Anspruch auf Anmietung eines Fahrzeuges, welches dem seinen gleichwertig war.“

4. Entsprechend auch das OLG Dresden im Beschluss vom 17.04.2009 (7 U 7/09):

„Auch ist der Berufung nicht darin zu folgen, der Kläger müsse sich wegen des Alters des beschädigten Fahrzeugs eine Rückstufung gefallen lassen. Zwar war das unfallbeschädigte Fahrzeug des Klägers bereits 14 Jahre alt. Es befand sich aber in einem normalen Zustand. Es handelte sich somit nicht um ein geringwertiges oder gar technisch nicht mehr zuverlässiges Fahrzeug (vgl. hierzu Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 40. Aufl., Rz. 34 zu § 12 StVG).“

5. Insbesondere das Amtsgericht Eschweiler hat den Lebenssachverhalt eindeutig und zutreffend dargestellt, Urteil vom 25.06.2009 (27 C 15/09):

„Der Kläger musste auch nicht zur Vermeidung des Abzuges ersparter Eigenaufwendungen aufgrund des Fahrzeugalters ein um zwei Klassen tieferes Modell anmieten. Zwar wird bei der Geltendmachung von Nutzungsausfallentschädigung das Alter des Fahrzeugs durch entsprechende Rückstufungen um bis zu zwei Klassen berücksichtigt. Diese Grundsätze sind jedoch nicht auf die Anmietung eines Ersatzfahrzeuges anzuwenden, da der Geschädigte hierbei keine fiktiven, sondern reale, ihm entstandenen Kosten geltend macht und grundsätzlich ein Ersatzfahrzeug des gleichen Modells wie sein unfallbeschädigtes Fahrzeug anmieten darf. Dass Autovermietungen in der Regel nur neue Fahrzeuge vorhalten, ist dem Geschädigten wirtschaftlich nicht anzulasten (vgl. LG Braunschweig, Urteil vom 10.02.2007 – 7 S 404/08 – zitiert nach juris Rn. 33).“

„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.