

## Inhalt

### Aufsätze

Stellungnahme in Sachen Reichweite der Umsetzung der EU-Berufskraftfahrer-Richtlinie 59/2003 EG in nationales Recht  
*Dr. Michael Kleine-Cosack, Freiburg* Seite 42

Streit um die Frage, ob der Geschädigte überhaupt einen Mietwagen brauchte, unter dem Gesichtspunkt des RDG  
*Rechtsanwalt Joachim Otting, Hünxe* Seite 50

### Rechtsprechung

1. Schwacke gebührt der Vorzug vor Fraunhofer  
*Oberlandesgericht Rostock, Urteil vom 23.05.2014, Az. 5 U 96/12*  
*(Vorinstanz: Landgericht Rostock, Urteil vom 08.06.2012, Az. 9 O 207/11 (2))* Seite 51

2. Amtsgericht Köln lehnt die Rechtsprechung des OLG Köln weiter ab  
*Amtsgericht Köln, Urteil vom 26.06.2014, Az. 271 C 240/13* Seite 54

Rechtsprechung kurzgefasst Seite 58

Kurz und Praktisch Seite 59

## Herausgeber

Ernst Bayer, Bonn

Michael Brabec, Berlin

Rechtsanwalt Joachim Otting, Hünxe

Rechtsanwalt Ulrich Wenning, Bonn



# Stellungnahme in Sachen Reichweite der Umsetzung der EU-Berufskraftfahrer-Richtlinie 59/2003 EG in nationales Recht

## I. Vorbemerkung

Im vorliegenden Fall geht es um die Umsetzung der EU-Berufskraftfahrer-Richtlinie 59/2003 EG in nationales Recht im Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz (BKrFQG). Die Kontrollbehörden werden ab September diesen Jahres davon ausgehen, dass nicht nur Berufskraftfahrer oder bei Unternehmen angestellte Fahrer, die über eine Lizenz zum Güterverkehr verfügen, die Ausbildungsverpflichtungen absolviert haben müssen, sondern - bis auf wenige Ausnahmen - alle Fahrer von Fahrzeugen über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht. Da Autovermieter auch Fahrten zum Tanken und Waschen oder Zustellen mit leeren Fahrzeugen tätigen, sollen auch sie davon betroffen sein. Fraglich ist, ob diese Behauptung des Geltungsbereichs des Gesetzes rechtmäßig ist.

## II. Rechtsgrundlagen

Für die rechtliche Beurteilung sind folgende Normen relevant.

### 1. EU-Recht

Aus dem Recht der EU sind u. a. maßgeblich:

#### a) EU-Berufskraftfahrer-Richtlinie

Maßgeblich ist hier die EU-Berufskraftfahrer-Richtlinie 59/2003 EG (RiLi). Die Richtlinie führt in den Erwägungsgründen u. a. aus:

- (2) Da ... derzeit eine obligatorische Berufsausbildung von Berufskraftfahrern nur in einigen Mitgliedsstaaten vorgesehen ist, übt die Mehrheit der Berufskraftfahrer in der Gemeinschaft ihren Beruf bislang ausschließlich auf der Grundlage ihres Führerscheins aus.
- (3) Um es den Kraftfahrern zu ermöglichen, sich auf die neuen Anforderungen aufgrund der Weiterentwicklung des Kraftverkehrsmarktes einzustellen, sollten die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften auf alle Kraftfahrer ausgedehnt werden und zwar unabhängig davon, ob sie ihren Beruf als Selbstständige oder als abhängig Beschäftigte, im gewerblichen Güterverkehr oder im Werkverkehr ausüben.
- (4) Ziel der neuen gemeinschaftlichen Vorschriften ist die Qualitätssicherung für den Beruf des Kraftfahrers.
- ...
- (9) Um die Qualifikation von Berufskraftfahrern, die ihren Beruf weiter ausüben, auf dem neuesten Stand zu halten, sollte für diese Fahrer eine regelmäßige Auffrischung der für die Ausübung des Berufs wesentlichen Kenntnisse vorgeschrieben werden.

#### Art. 1 RiLi bestimmt zum Anwendungsbereich:

„Diese Richtlinie gilt für das Führen von Fahrzeugen“

- a) durch Staatsangehörige eines Mitgliedstaats,
- b) durch Staatsangehörige eines Drittlandes, die von einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt oder eingesetzt werden, nachstehend „Kraftfahrer“ genannt, die auf öffentlichen Verkehrswegen innerhalb der Gemeinschaft Beförderungen durchführen.

Es muss sich dabei um Fahrzeuge handeln für die in Art. 1 a. E. aufgelisteten Führerscheinklassen.

Die Richtlinie enthält in Art. 2 eine Reihe von Ausnahmen vom Geltungsbereich z.B. - lit. e - für Fahrzeuge, die beim Fahrunterricht zur Erlangung eines Führerscheins eingesetzt werden, die für die nichtgewerbliche Beförderung von Personen oder Gütern zu privaten Zwecken eingesetzt werden (lit. f.) oder zur Beförderung von Material oder Ausrüstung, das der Fahrer zur Ausübung seines Berufs verwendet, sofern es sich beim Führen des Fahrzeugs nicht um die Hauptbeschäftigung des Fahrers handelt.

In Art. 3 RiLi sind Einzelheiten für die Qualifikationsausfüllung geregelt.

#### b) Anhang 1

Die Mindestanforderung an Qualifikation und Ausbildung sind im Anhang 1 Amtsblatt der EU geregelt vom 10.09.2003 L 226/11.

## 2. Deutsches Recht

Zwecks Umsetzung der EU-Richtlinie vom 05.07.2003 wurde das Gesetz zur Einführung einer Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer im Güterkraftverkehr oder Personenverkehr (BT.-DS 16/1365 und BR/DS 259/06) vom Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates beschlossen. Es ist gem. Art. 3 Satz 2 am 01.10.2006 in Kraft getreten; § 8 ist am 18.08.2006 in Kraft getreten.

#### a) BKrFQG

Das Gesetz orientiert sich an der EU-Richtlinie. Es enthält u. a. folgende Bestimmungen:

#### § 1 Anwendungsbereich

- (1) Dieses Gesetz gilt zum Zwecke der Verbesserung insbesondere der Sicherheit im Straßenverkehr durch die Vermittlung besonderer tätigkeitsbezogener Fertigkeiten und Kenntnisse und findet Anwendung auf Fahrer und Fahrerinnen, die
  1. deutsche Staatsangehörige sind,
  2. Staatsangehörige eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind oder
  3. Staatsangehörige eines Drittstaates sind und in einem Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum beschäftigt oder eingesetzt werden, soweit sie die Fahrten im Güterkraft- oder Personenverkehr zu gewerblichen Zwecken auf öffentlichen Straßen mit Kraftfahrzeugen durchführen, für die eine Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE erforderlich ist.
- (2) Abweichend von Absatz 1 gilt dieses Gesetz nicht für Fahrten mit
  1. Kraftfahrzeugen, deren zulässige Höchstgeschwindigkeit 45 Kilometer pro Stunde nicht überschreitet,
  2. Kraftfahrzeugen, die von der Bundeswehr, der Truppe und des zivilen Gefolges der anderen Vertragsstaaten des Nordatlantikpaktes, den Polizeien des Bundes und der Länder, dem Zolldienst sowie dem Zivil- und Katastrophenschutz und der Feuerwehr eingesetzt werden oder ihren Weisungen unterliegen,
  3. Kraftfahrzeugen, die zur Notfallrettung von den nach Landesrecht anerkannten Rettungsdiensten eingesetzt werden,
  4. Kraftfahrzeugen, die
    - a) zum Zweck der technischen Entwicklung oder zu Reparatur- oder Wartungszwecken oder zur technischen Untersuchung Prüfungen unterzogen werden,
    - b) in Wahrnehmung von Aufgaben, die den Sachverständigen oder Prüfern im Sinne des § 1 des Kraftfahrersachverständigengesetzes oder der Anlage VIIIb der Straßenverkehrszulassungsordnung übertragen sind, eingesetzt werden, oder
    - c) neu oder umgebaut und noch nicht in Betrieb genommen worden sind,
  5. Kraftfahrzeugen zur Beförderung von Material oder Ausrüstung, das der Fahrer oder die Fahrerin zur Ausübung des Berufs verwendet, sofern es sich beim Führen des Kraftfahrzeugs nicht um die Hauptbeschäftigung handelt,
  6. Ausbildungsfahrzeugen in einer Fahrschule und Kraftfahrzeugen, die zum Erwerb einer Grundqualifikation nach § 4 Absatz 1 und 2 oder wäh-

rend der Weiterbildung nach § 5 eingesetzt werden,

7. Kraftfahrzeugen zur nichtgewerblichen Beförderung von Personen oder Gütern zu privaten Zwecken.

## § 2 Mindestalter, Qualifikation

- (1) Fahrten im Güterkraftverkehr zu gewerblichen Zwecken darf
  1. mit einem Kraftfahrzeug, für das eine Fahrerlaubnis der Klassen C oder CE erforderlich ist, nur durchführen, wer
    - a) das 18. Lebensjahr vollendet hat und den Nachweis über den Erwerb der jeweils maßgeblichen Grundqualifikation nach § 4 Abs. 1 mitführt, oder
    - b) das 21. Lebensjahr vollendet hat und den Nachweis über den Erwerb der jeweils maßgeblichen beschleunigten Grundqualifikation nach § 4 Abs. 2 mitführt;
  2. mit einem Kraftfahrzeug, für das eine Fahrerlaubnis der Klassen C1 oder C1E erforderlich ist, nur durchführen, wer das 18. Lebensjahr vollendet hat und den Nachweis über den Erwerb der jeweils maßgeblichen Grundqualifikation nach § 4 Abs. 1 oder der jeweils maßgeblichen beschleunigten Grundqualifikation nach § 4 Abs. 2 mitführt.
- (2) Fahrten im Personenverkehr zu gewerblichen Zwecken darf
  1. mit einem Kraftfahrzeug, für das eine Fahrerlaubnis der Klassen D oder DE erforderlich ist, nur durchführen, wer
    - a) das 18. Lebensjahr vollendet hat und den Nachweis über den Erwerb der jeweils maßgeblichen Grundqualifikation nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 mitführt, oder
    - b) das 21. Lebensjahr vollendet hat und den Nachweis über den Erwerb einer jeweils maßgeblichen Grundqualifikation nach § 4 Absatz 1 Nummer 1 oder beschleunigten Grundqualifikation nach § 4 Abs. 2 mitführt, sofern Personen im Linienverkehr nach den §§ 42,43 des Personenbeförderungsgesetzes bei Linienlängen von bis zu 50 Kilometer befördert werden;
  2. mit einem Kraftfahrzeug, für das eine Fahrerlaubnis der Klassen D1 und D1E erforderlich ist, nur durchführen, wer
    - a) das 18. Lebensjahr vollendet hat und den Nachweis über den Erwerb der jeweils maßgeblichen Grundqualifikation nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 mitführt, oder
    - b) das 21. Lebensjahr vollendet hat und den Nachweis über den Erwerb einer jeweils maßgeblichen Grundqualifikation nach § 4 Absatz 1 Nummer 1 oder beschleunigten Grundqualifikation nach § 4 Abs. 2 mitführt;
  3. mit einem Kraftfahrzeug, für das eine Fahrerlaubnis der Klassen D oder DE erforderlich ist, nur durchführen, wer
    - a) das 20. Lebensjahr vollendet hat und den Nachweis über den Erwerb der jeweils maßgeblichen Grundqualifikation nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 mitführt, oder
    - b) das 21. Lebensjahr vollendet hat und den Nachweis über den Erwerb der jeweils maßgeblichen Grundqualifikation nach § 4 Abs. 1 Nummer 1 mitführt, oder
    - c) das 23. Lebensjahr vollendet hat und den Nachweis über den Erwerb einer jeweils maßgeblichen beschleunigten Grundqualifikation nach § 4 Abs. 2 mitführt.
  - (3) Der Unternehmer darf Fahrten nach Absatz 1 oder 2, auch in Verbindung mit Absatz 5, weder anordnen noch zulassen, wenn der Fahrer oder die Fahrerin die dort genannten Voraussetzungen nicht erfüllt.
  - (4) Hat ein Fahrer oder eine Fahrerin eine innerhalb der in Absatz 1 oder 2 genannten Altersgrenzen erforderliche Qualifikation erworben, tritt der Nachweis darüber bei Erreichen der höheren Altersgrenze an die Stelle der dort vorgesehenen Nachweise.
  - (5) An die Stelle eines in Absatz 1 oder 2 genannten Nachweises tritt der Nachweis der Weiterbildung, soweit eine solche nach § 5 vorgesehen ist.
  - (6) Für die Dauer von höchstens drei Jahren muss im Rahmen einer Berufsausbildung nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 das Mindestalter nicht eingehalten werden; an die Stelle des Nachweises nach Absatz 1 oder 2 tritt eine Kopie des Ausbildungsvertrages. Die Frist nach Satz 1 beginnt am Tag der Erteilung einer Fahrerlaubnis für die nach Absatz 1 oder 2 maßgebliche Klasse."

## § 4 Erwerb der Grundqualifikation

- (1) Die Grundqualifikation wird erworben durch
  1. erfolgreiche Ablegung einer theoretischen und praktischen Prüfung bei einer Industrie- und Handelskammer nach Maßgabe einer Rechtsver-

ordnung auf Grund des § 8 Abs. 1 Nr. 1 oder

2. Abschluss einer Berufsausbildung in den Ausbildungsberufen „Berufskraftfahrer / Berufskraftfahrerin“ oder „Fachkraft im Fahrbetrieb“ oder einem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf, in dem vergleichbare Fertigkeiten und Kenntnisse zur Durchführung von Fahrten mit Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen vermittelt werden.
- (2) Die beschleunigte Grundqualifikation wird erworben durch Teilnahme am Unterricht bei einer anerkannten Ausbildungsstätte und die erfolgreiche Ablegung einer theoretischen Prüfung bei einer Industrie- und Handelskammer nach Maßgabe einer Rechtsverordnung auf Grund des § 8 Abs. 1 Nr. 1.
- (3) Die Grundqualifikationen nach Absatz 1 oder 2 dienen der Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr und den allgemeinen beruflichen Fähigkeiten des Fahrers und der Fahrerin durch die Vermittlung besonderer tätigkeitsbezogener Fertigkeiten und Kenntnisse; sie werden jeweils bezogen auf bestimmte Fahrerlaubnisklassen erworben.
- (4) Wer im Rahmen des Erwerbs der Grundqualifikation oder der beschleunigten Grundqualifikation ein Kraftfahrzeug auf öffentlichen Straßen führt und die für das Führen dieses Fahrzeugs vorgeschriebene Fahrerlaubnis nicht besitzt, muss von einer Person begleitet werden, die eine gültige Fahrlehrerlaubnis nach dem Fahrlehrergesetz für die jeweilige Fahrerlaubnisklasse besitzt. Bei diesen Fahrten gilt die Begleitperson als Führer des Kraftfahrzeugs im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes. Das Fahrzeug muss den Anforderungen eines für die Fahrausbildung zugelassenen Fahrzeugs genügen.

## § 5 Weiterbildung

- (1) Eine erste Weiterbildung ist abzuschließen
  1. fünf Jahre nach dem Zeitpunkt des Erwerbs der Grundqualifikation oder der beschleunigten Grundqualifikation;
  2. zwischen dem 10. September 2008 und dem 10. September 2013 im Fall des § 3 Satz 1 Nummer 1 und Satz 2 Nr. 1;
  3. zwischen dem 10. September 2009 und dem 10. September 2014 im Fall des § 3 Satz 1 Nummer 2 und Satz 2 Nr. 2. Die Weiterbildung ist im Abstand von jeweils fünf Jahren zu wiederholen. Abweichend von der Frist nach Satz 1 kann die Weiterbildung zu einem früheren oder späteren Zeitpunkt abgeschlossen werden, der mit dem Ende der Gültigkeitsdauer der Fahrerlaubnis übereinstimmt, soweit
    1. im Fall des Satzes 1 Nr. 1 die sich dann ergebende Frist nicht kürzer als drei Jahre und nicht länger als sieben Jahre ist;
    2. im Fall des Satzes 1 Nr. 2 der Zeitpunkt vor dem 10. September 2015 liegt;
    3. im Fall des Satzes 1 Nr. 3 der Zeitpunkt vor dem 10. September 2016 liegt.Die Weiterbildung wird durch Teilnahme an einem Unterricht bei einer anerkannten Ausbildungsstätte durchgeführt. Sie dient jeweils dazu, die durch die Grundqualifikation vermittelten Fertigkeiten und Kenntnisse auf dem neuesten Stand zu halten und gilt für alle Fahrerlaubnisklassen, für die die Pflicht zur Weiterbildung besteht.
- (2) Wer eine Grundqualifikation erworben oder eine Weiterbildung abgeschlossen hat und danach zeitweilig nicht mehr als Fahrer oder Fahrerin im Güterkraft- oder Personenverkehr zu gewerblichen Zwecken beschäftigt ist, hat eine Weiterbildung abzuschließen, wenn diese Tätigkeit wieder aufgenommen wird und zu diesem Zeitpunkt die Fristen nach Absatz 1 abgelaufen sind. Satz 1 gilt bei der Neuerteilung der Fahrerlaubnis im Falle des § 3 Satz 2 entsprechend.
- (3) Wechselt ein Fahrer oder eine Fahrerin zu einem anderen Unternehmen, so ist eine bereits erfolgte Weiterbildung anzurechnen.

## b) BKrFQV

Das Gesetz wird ergänzt durch die Verordnung zur Durchführung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung BKrFQV) vom 22. August 2006 (BGBl. I S. 2108), die durch Artikel 2 der Verordnung vom 16. April 2014 (BGBl. I S. 348) geändert worden ist.

Die RVO enthält u. a. folgende Regelungen:

### § 1 Erwerb der Grundqualifikation

- (1) Für den Zugang zum Erwerb der Grundqualifikation ist der vorherige Erwerb der jeweiligen Fahrerlaubnis nicht erforderlich.
- (2) Die Prüfung über die Grundqualifikation besteht aus einer theoretischen und einer praktischen Prüfung nach Maßgabe der Anlage 2. Durch sie hat der Bewerber oder die Bewerberin nachzuweisen, dass er oder sie die jeweils erforderlichen grundlegenden Kenntnisse und Fertigkeiten aus den in Anlage 1 aufgeführten Kenntnisbereichen für die betreffenden Fahrerlaubnisklassen besitzt.

### § 2 Erwerb der beschleunigten Grundqualifikation

Für den Zugang zum Erwerb der beschleunigten Grundqualifikation ist der vorherige Erwerb der jeweiligen Fahrerlaubnis nicht erforderlich.

- (1) Die Dauer des Unterrichts beträgt insgesamt 140 Stunden zu je 60 Minuten. Während des Unterrichts sind jeweils die erforderlichen grundlegenden Kenntnisse und Fertigkeiten aus den in Anlage 1 aufgeführten Kenntnisbereichen zu vermitteln.
- (2) Der Bewerber und die Bewerberin müssen im Verlauf des Unterrichts mindestens zehn Stunden ein Kraftfahrzeug der betreffenden Klasse unter Aufsicht einer Person führen, die eine gültige Fahrlehrerlaubnis für die jeweilige Fahrerlaubnisklasse nach dem Fahrlehrergesetz besitzt. Von den Fahrstunden nach Satz 1 können bis zu vier auch auf Übungen auf einem besonderen Gelände im Rahmen eines Fahrertrainings oder in einem leistungsfähigen Simulator entfallen.
- (3) Die Prüfung besteht aus einer schriftlichen Prüfung von 90 Minuten Dauer und umfasst mindestens eine Frage zu jedem der jeweils maßgeblichen in der Anlage 1 genannten Ziele. In der Prüfung ist nachzuweisen, dass die Inhalte der in Anlage 1 aufgeführten Kenntnisbereiche beherrscht werden.

### § 3 Unterrichts- und Prüfungsanforderungen in besonderen Fällen

Fahrer und Fahrerinnen im Güterkraftverkehr, die ihre Tätigkeit auf den Personenverkehr ausweiten, oder Fahrer und Fahrerinnen im Personenverkehr, die ihre Tätigkeit auf den Güterkraftverkehr ausweiten oder ändern und die eine Grundqualifikation erworben haben, müssen bei der theoretischen und praktischen Prüfung nach § 1 Abs. 2 nur diejenigen Teile ablegen, welche Kraftfahrzeuge betreffen, die Gegenstand der neuen Grundqualifikation sind. Bei Absolvierung der beschleunigten Grundqualifikation beträgt die Unterrichtsdauer 35 Stunden zu je 60 Minuten, von denen 2,5 Stunden auf das Führen eines Kraftfahrzeugs der betreffenden Klassen, das den Anforderungen nach § 2 Abs. 3 Satz 2 entsprechen muss, entfallen müssen. Für die in Satz 1 genannten Fahrer und Fahrerinnen beschränken sich darüber hinaus die theoretischen Prüfungen auf diejenigen in Anlage 1 genannten Kenntnisbereiche, welche die Kraftfahrzeuge betreffen, die Gegenstand der neuen Grundqualifikation sind.

### § 4 Weiterbildung

- (1) Durch die Weiterbildung sind die in Anlage 1 aufgeführten Kenntnisbereiche zu vertiefen und zu wiederholen, wobei besonderes Gewicht auf die Verkehrssicherheit und den sparsamen Kraftstoffverbrauch zu legen ist.
- (2) Die Dauer der Weiterbildung beträgt 35 Stunden zu je 60 Minuten, die in selbstständigen Ausbildungseinheiten (Zeiteinheiten) von jeweils mindestens sieben Stunden erteilt werden; die Zeiteinheiten können bei verschiedenen Ausbildungsstätten absolviert werden. Ein Teil der Weiterbildung kann auf Übungen auf einem besonderen Gelände im Rahmen eines Fahrertrainings oder in einem leistungsfähigen Simulator entfallen.

### Anlage 1 (zu § 1 Abs. 2, § 2 Abs. 2, § 4 Abs. 1) Liste der Kenntnisbereiche

1. Verbesserung des rationellen Fahrverhaltens auf der Grundlage der Sicherheitsregeln  
**Fahrerlaubnisklassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE**  
1.1 Ziel: Kenntnis der Eigenschaften der kinematischen Kette für eine optimierte

Nutzung, Drehmomentkurven, Leistungskurven, spezifische Verbrauchskurven eines Motors, optimaler Nutzungsbereich des Drehzahlmessers, optimaler Drehzahlbereich beim Schalten.

- 1.2 Ziel: Kenntnis der technischen Merkmale und der Funktionsweise der Sicherheitsausstattung des Fahrzeugs, um es zu beherrschen, seinen Verschleiß möglichst gering zu halten und Fehlfunktionen vorzubeugen, insbesondere Besonderheiten der Zweikreisbremsanlage mit pneumatischer Übertragungseinrichtung, Grenzen des Einsatzes der Bremsanlagen und der Dauerbremsanlage, kombinierter Einsatz von Brems- und Dauerbremsanlage, bestes Verhältnis zwischen Geschwindigkeit und Getriebeübersetzung, Einsatz der Trägheit des Kraftfahrzeugs, Einsatz der Bremsanlagen im Gefälle, Verhalten bei Defekten.
- 1.3 Ziel: Fähigkeit zur Optimierung des Kraftstoffverbrauchs  
Optimierung des Kraftstoffverbrauchs durch Anwendung der Kenntnisse gemäß den Nummern 1. 1 und 1.2.

### Fahrerlaubnisklassen C1, C1E, C, CE

- 1.4 Ziel: Fähigkeit zur Gewährleistung der Sicherheit der Ladung unter Anwendung der Sicherheitsvorschriften und durch richtige Benutzung des Kraftfahrzeugs, insbesondere: bei der Fahrt auf das Kraftfahrzeug wirkende Kräfte, Einsatz der Getriebeübersetzung entsprechend der Belastung des Kraftfahrzeugs und dem Fahrbahnprofil, Berechnung der Nutzlast eines Kraftfahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination, Berechnung des Nutzvolumens, Verteilung der Ladung, Auswirkungen der Überladung auf die Achse, Fahrzeugstabilität und Schwerpunkt, Arten von Verpackungen und Lastträgern, Kenntnisse über die wichtigsten Kategorien von Gütern, bei denen eine Ladungssicherung erforderlich ist, Feststell- und Verzurrtechniken, Verwendung der Zurrgurte, Überprüfung der Haltevorrichtungen, Einsatz des Umschlaggeräts, Abdecken mit einer Plane und Entfernen der Plane.

### Fahrerlaubnisklassen D1, D1E, D, DE

- 1.5 Ziel: Fähigkeit zur Gewährleistung der Sicherheit und des Komforts der Fahrgäste, insbesondere richtige Einschätzung der Längs- und Seitwärtsbewegungen des Kraftomnibusses, rück-sichtsvolles Verkehrsverhalten, Positionierung auf der Fahrbahn, sanftes Abbremsen, Beachtung der Überhänge, Nutzung spezi-fischer Infrastrukturen (öffentliche Verkehrsflächen, bestimmten Verkehrsteilnehmern vorbehaltenen Verkehrswege), angemessene Prioritätensetzung im Hinblick auf die sichere Steuerung des Kraftomnibusses und die Erfüllung anderer Aufgaben, Umgang mit den Fahrgästen, Besonderheiten der Beförderung bestimmter Fahrgastgruppen (Behinderte, Kinder).
- 1.6 Ziel: Fähigkeit zur Gewährleistung der Sicherheit der Ladung unter Anwendung der Sicherheitsvorschriften und durch richtige Benutzung des Kraftomnibusses, insbesondere bei der Fahrt auf den Kraftomnibus wirkende Kräfte, Einsatz der Getriebeübersetzung entsprechend der Belastung des Fahrzeugs und dem Fahrbahnprofil, Berechnung der Nutzlast eines Kraftomnibusses oder einer Kombination, Verteilung der Ladung, Auswirkungen der Überladung auf die Achse, Fahrzeugstabilität und Schwerpunkt.

### 2. Anwendung der Vorschriften

### Fahrerlaubnisklassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE

- 2.1 Ziel: Kenntnis der sozialrechtlichen Rahmenbedingungen und Vorschriften für den Güterkraft- oder Personenverkehr, insbesondere: höchstzulässige Arbeitszeiten in der Verkehrsbranche; Grundsätze, Anwendung und Auswirkungen der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85; Sanktionen für den Fall, dass der Fahrtenschreiber nicht benutzt, falsch benutzt oder verfälscht wird; Kenntnis der sozialrechtlichen Rahmenbedingungen für den Güterkraft- oder Personenverkehr: Rechte und

Pflichten der Fahrerinnen und Fahrer von Kraftfahrzeugen im Bereich der Grundqualifikation und der Weiterbildung.

#### **Fahrerlaubnisklassen C1, C1E, C, CE**

- 2.2 Ziel: Kenntnis der Vorschriften für den Güterkraftverkehr, insbesondere Beförderungsgenehmigungen, Verpflichtungen im Rahmen der Musterverträge für die Güterbeförderung, Erstellen von Beförderungsdokumenten, Genehmigungen im internationalen Verkehr, Verpflichtungen im Rahmen des CMR (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr), Erstellen des internationalen Frachtbriefs, Überschreiten der Grenzen, Verkehrskommissionäre, besondere Begleitdokumente für die Güter.

#### **Fahrerlaubnisklassen D1, D1E, D, DE**

- 2.3 Ziel: Kenntnis der Vorschriften für den Personenverkehr, insbesondere Beförderung bestimmter Personengruppen, Sicherheitsausstattung in Kraftomnibussen, Sicherheitsgurte, Beladen des Kraftomnibusses.

3. Gesundheit, Verkehrs- und Umweltsicherheit, Dienstleistung, Logistik

#### **Fahrerlaubnisklassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE**

- 3.1 Ziel: Bewusstseinsbildung für Risiken des Straßenverkehrs und Arbeitsunfälle, insbesondere: Typologie der Arbeitsunfälle in der Verkehrsbranche, Verkehrsunfallstatistiken, Beteiligung von Lastkraftwagen/ Kraftomnibussen, menschliche, materielle und finanzielle Auswirkungen.
- 3.2 Ziel: Fähigkeit, der Kriminalität und der Schleusung illegaler Einwanderer vorzubeugen, insbesondere: allgemeine Information, Folgen für die Fahrerin oder den Fahrer von Kraftfahrzeugen, Vorbeugungsmaßnahmen, Checkliste für Überprüfungen, Rechtsvorschriften betreffend die Verantwortung der Unternehmer.
- 3.3 Ziel: Fähigkeit, Gesundheitsschäden vorzubeugen, insbesondere: Grundsätze der Ergonomie: gesundheitsbedenkliche Bewegungen und Haltungen, physische Kondition, Übungen für den Umgang mit Lasten, individueller Schutz.
- 3.4 Ziel: Sensibilisierung für die Bedeutung einer guten körperlichen und geistigen Verfassung, insbesondere: Grundsätze einer gesunden und ausgewogenen Ernährung, Auswirkungen von Alkohol, Arzneimitteln oder jedem Stoff, der eine Änderung des Verhaltens bewirken kann, Symptome, Ursachen, Auswirkungen von Müdigkeit und Stress, grundlegende Rolle des Zyklus von Aktivität/Ruhezeit.
- 3.5 Ziel: Fähigkeit zu richtiger Einschätzung der Lage bei Notfällen Verhalten in Notfällen: Einschätzung der Lage, Vermeidung von Nachfolgeunfällen, Verständigung der Hilfskräfte, Bergung von Verletzten und Leistung erster Hilfe, Reaktion bei Brand, Evakuierung von Bussen und Lastkraftwagen, Gewährleistung der Sicherheit aller Fahrgäste, Vorgehen bei Gewalttaten, Grundprinzipien für die Erstellung der einvernehmlichen Unfallmeldung.
- 3.6 Ziel: Fähigkeit zu einem Verhalten, das zu einem positiven Bild des Unternehmens in der Öffentlichkeit beiträgt, insbesondere: Verhalten des Fahrers und Ansehen des Unternehmens: Bedeutung der Qualität der Leistung der Fahrerin oder des Fahrers von Kraftfahrzeugen für das Unternehmen, unterschiedliche Rollen der Fahrerin oder des Fahrers von Kraftfahrzeugen, unterschiedliche Gesprächspartner der Fahrerin oder des Fahrers von Kraftfahrzeugen, Wartung des Fahrzeugs, Arbeitsorganisation, kommerzielle und finanzielle Konsequenzen eines Rechtsstreits.

#### **Fahrerlaubnisklassen C1, C1E, C, CE**

- 3.7 Kenntnis des wirtschaftlichen Umfelds des Güterkraftverkehrs

und der Marktordnung, insbesondere: Kraftverkehr im Verhältnis zu bestimmten Verkehrsmitteln (Wettbewerb, Verlader) unterschiedliche Tätigkeiten im Kraftverkehr (gewerblicher Güterkraftverkehr, Werkverkehr, Transporthilfstätigkeiten), Organisation der wichtigsten Arten von Verkehrsunternehmen oder Transporthilfstätigkeiten, unterschiedliche Spezialisierungen (Tankwagen, Kühlwagen usw.), Weiterentwicklung der Branche (Ausweitung des Leistungsangebots, Huckepackverkehr, Subunternehmer usw.).

#### **Fahrerlaubnisklassen D1, D1E, D, DE**

- 3.8 Ziel: Kenntnis des wirtschaftlichen Umfelds des Personenverkehrs und der Marktordnung, insbesondere: Personenverkehr im Verhältnis zu den verschiedenen Verkehrsmitteln zur Beförderung von Personen (Bahn, Personenkraftwagen), unterschiedliche Tätigkeiten im Personenverkehr, Überschreiten der Grenzen (internationaler Personenkraftverkehr), Organisation der wichtigsten Arten von Unternehmen im Personenverkehr.

#### **Anlage 2 (zu § 1 Abs. 2 Satz 1)**

Prüfungen zum Erwerb der Grundqualifikation

1. Die theoretische Prüfung besteht aus einer schriftlichen Prüfung zu jeweils gleichen Teilen aus
  - a) Multiple-Choice-Fragen,
  - b) Fragen mit direkter Antwort,
  - c) einer Erörterung von Praxissituationen.Alle Kenntnisbereiche nach Anlage 1 müssen angemessen abgedeckt sein. Die theoretische Prüfung dauert 240 Minuten.
2. Die praktische Prüfung besteht aus einer Fahrprüfung, einem praktischen Prüfungsteil und der Bewältigung kritischer Fahrsituationen. Sofern im Rahmen des Erwerbs der Grundqualifikation die für das Führen des Prüfungsfahrzeugs vorgeschriebene Fahrerlaubnis nicht vorliegt, müssen der Bewerber und die Bewerberin von einer Person begleitet werden, die eine gültige Fahrlehrerlaubnis nach dem Fahrlehrergesetz für die jeweilige Fahrerlaubnisklasse besitzt. Bei diesen Fahrten gilt die Begleitperson als Führer des Kraftfahrzeugs im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes.

Ziel der Fahrprüfung ist die Bewertung der fahrpraktischen Fähigkeiten des Bewerbers. Sie muss auf Straßen innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften, auf Schnellstraßen und Autobahnen und in Situationen mit unterschiedlicher Verkehrsdichte stattfinden. Die Fahrzeit ist zu nutzen, um die Fähigkeiten der Bewerberin oder des Bewerbers in allen verschiedenen Verkehrssituationen zu beurteilen. Die Fahrprüfung dauert 120 Minuten.

Ziel des praktischen Prüfungsteils ist die Bewertung der in den Nummern 1.4 (Fahrerlaubnisklassen C1, C1E, C, CE), 1. 5, 1.6 (Fahrerlaubnisklassen D1, D1E, D, DE), 3.2, 3.3 und 3.5 (Fahrerlaubnisklassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE) der Anlage 1 genannten Kenntnisbereiche. Der praktische Prüfungsteil dauert 30 Minuten. Bei der Bewältigung kritischer Situationen wird insbesondere die Beherrschung des Kraftfahrzeugs bei unterschiedlichem Zustand der Fahrbahn je nach Witterungsverhältnissen sowie Tages- und Nachtzeit geprüft. Dieser Prüfungsteil findet entweder auf einem besonderen Gelände oder in einem leistungsfähigen Simulator statt. Ihre Dauer ist so zu bestimmen, dass der Prüfer oder die Prüferin die genannten Bewertungen vornehmen kann; sie darf 60 Minuten nicht überschreiten.

Das bei der praktischen Prüfung eingesetzte Kraftfahrzeug muss den jeweiligen Kriterien für Prüfungsfahrzeuge der Nummern 2.2.6 bis 2.2.13 und 2.2.16 der Anlage 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung entsprechen.

### III. Rechtsansicht des Verbandes

Der BAV hat sich im Schreiben vom 02. 04.2014 zum Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz und dem Personal der Autovermieter an das zuständige Ministerium gewandt und u. a. ausgeführt:

„Wir sind der Auffassung, dass das Personal von Autovermietern (Vermietrepräsentanten) von den Verpflichtungen nach dem BKrFQG auszunehmen ist. Das Gegenteil widerspräche dem Regelungszweck...“

#### Begründungen

##### 1. Kein Transport von Gütern

Bereits in der Begründung für den Gesetzentwurf vom 07.04.2006 heißt es unter „Problem und Ziel“, es seien „verbindliche Regelungen zur Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrerinnen und Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge im Güterkraft- und Personenverkehr zu schaffen.“

Die Anwendung scheidet bereits an dem Transport von Gütern. Bei Fahrten von Autovermietern und deren Personal wird niemals eine Ware oder ein Gegenstand transportiert. Die hier zu diskutierenden Fahrten finden lediglich in der näheren Umgebung zur Überführung eines Leerfahrzeuges zum Kunden und zurück, zur Reparatur, Wartung oder zur Betankung des Fahrzeuges statt.

##### 2. Das Fahren ist keine Haupttätigkeit der Vermietrepräsentanten

Das Zustellen, Abholen und Überführen von Mietwagen ist nicht die Haupttätigkeit des Personals der Autovermieter, sondern eine untergeordnete Nebenleistung mit der Folge, dass diese Tätigkeit nicht den erhöhten Anforderungen des Nachweises des BKrFQG unterliegen kann, da sie nichts mit dem Berufsbild des Berufskraftfahrers zu tun hat. Die Vermietrepräsentanten sind nur zu einem geringen Teil als Fahrer von Fahrzeugen tätig. Deren Haupttätigkeiten sind: Kundenanfragen bearbeiten, Bedienung von EDV-Systemen zur Buchung oder Preisauskunft, Übergabe und Übernahme von Fahrzeugen, Einweisungen, Datenauslese, Zustandskontrollen der Fahrzeuge auf Verkehrssicherheit und Vertragskonformität sowie deren Wiederherstellung bei Bedarf, Reinigung von Fahrzeugen, Betankung von Fahrzeugen, Parkplatzmanagement, Fuhrparkverwaltung und -disposition, Vertragsmanagement, Dokumenteneinsicht (Personalausweise, Bescheinigungen, Führerscheine, ...), Administration.

Erst daneben fährt das Personal Fahrzeuge. Der Anteil der Fahrtätigkeit liegt im Bereich von bis zu ca. 30 % der gesamten Tätigkeiten dieses Berufsbildes eines Vermietrepräsentanten. Davon allerdings werden die Fahrten zu 70 % mit Pkw und nur zu 30 % mit solchen Fahrzeugen durchgeführt, die im Rahmen des BKrFQG relevant sind. Insofern sind für solche Fahrtätigkeiten bei bis zu 10 % der Arbeitszeit anzusetzen ( $0,3 * 0,3 = 0,09$ ).

Die von Angestellten der Autovermieter getätigten Fahrten sind aufgeteilt in:

- Werkstatt-/ Wasch-/ Tankfahrten (ca. 60 %)
- Transferfahrten zwischen den Stationen (ca. 20 %)
- Zustellung/Abholung vom Kunden (ca. 20 %)

Die Fahrtstrecken sind eher kurz. Sie liegen nahezu ausschließlich unter 50 Kilometern. Die häufigsten Fahrten sind kürzer als 10 Kilometer.

##### 3. Ausnahmen

Sofern man der Auffassung von 1. nicht folgt, dass die Fahrten des Personals der Autovermieter der Regelung gar nicht unterliegen, da kein Güterverkehr stattfindet, erscheint der Ausnahmekatalog auch auf die Branche der Autovermieter anwendbar.

Der Blick auf die Formulierungen der Ausnahmen lässt zunächst die Vermutung zu, dass der Gesetzgeber Schwierigkeiten dabei hatte, einen vollständigen Katalog von Nutzungszwecken der betreffenden Fahrzeuge außer zum

Güterverkehr zu definieren. Die spezifische Nutzung der Vermieter zur Bereitstellung zur Vermietung scheint er übersehen zu haben. Der Handwerker, der nur in einer Nebenleistung fährt, ist ausgenommen, ebenso wie der Mitarbeiter des Reparaturbetriebes, der eine Probefahrt durchführt. Diese Fahrer gehen überwiegend anderen Aufgaben nach. Der Fahrer des Vermieters ist nicht aufgeführt, obwohl er ebenso überwiegend andere Aufgaben hat und nur untergeordnet fährt. Das lässt den Schluss zu, dass auch die Nutzungsart der Vermietrepräsentanten nicht dem Regelungszweck zu unterwerfen ist.

Das BKrFQG wird nicht angewendet bei „Kraftfahrzeugen zur Beförderung von Material oder Ausrüstung, das der Fahrer oder die Fahrerin zur Ausübung des Berufs verwendet, sofern es sich beim Führen des Kraftfahrzeuges nicht um seine Hauptbeschäftigung handelt.“ (§ 1 Abs. 2, Satz 5 BKrFQG in der Fassung vom 17. Juni 2013).

Folgende Voraussetzungen müssen für die Anwendung der Handwerkerklausel erfüllt sein: Das Führen des Kfz stellt nicht die Haupttätigkeit des Fahrers dar. Hier ist zu fragen, welche übrigen Tätigkeiten der Mitarbeiter arbeitsvertraglich schuldet. Als Indiz zählt vor allem eine besondere, über die Fahrtätigkeit hinausgehende Berufsqualifikation oder Tätigkeitsbeschreibung.

Als zweite Voraussetzung muss erfüllt sein, dass Material oder Ausrüstung transportiert wird, das der Fahrer zur Ausübung des Berufs verwendet. Ausnahmen aufgrund der Handwerkerregelung sind:

##### A Möbeltransport

Wird ein Möbeltransport durchgeführt, der Möbel abholt und ausliefert, sind die Regelungen des BKrFQG zwingend anwendbar. Selbst wenn die Möbel am Zielort montiert werden, befreit dies grundsätzlich noch nicht vom BKrFQG, da der Schwerpunkt bei der Fahrtätigkeit liegt. Erfolgen jedoch die Anlieferung und der umfangreiche Aufbau durch spezielle Fachkräfte (Schreiner, Tischler), greift die Handwerkerregelung. Denn hier ist die Haupttätigkeit nicht das Fahren, sondern der qualifizierte Möbelaufbau.

##### B Kfz-Werkstatt Hol- und Bringservice

Die Handwerkerregelung greift hier ein, wenn defekte PKW abgeholt und in die Werkstatt befördert werden, da sie dort repariert werden. Es handelt sich um Anlieferungsfahrten von Werkstattmitarbeitern, wenn diese keine Haupttätigkeit darstellen (z. B. Mechatroniker). Die Hol- und Bringdienste auf direktem Weg von und zur Werkstatt fallen daher unter die Ausnahmenvorschrift.

##### C Analog zu sehen: Vermietrepräsentanten

Eine Haupttätigkeit liegt nicht vor, siehe 2. Bei Autovermietern kann das ausgelieferte / bewegte Fahrzeug als „Material oder Ausrüstung“ angesehen werden. Das Fahrzeug wird beim Kunden abgeholt und durch seine Präsentation, seine Reinigung, Betankung und Übergabe an den Kunden weiterverarbeitet. Denn bei dem Vermietgut „Fahrzeug“ handelt es sich um den Kern der Tätigkeit des Autovermieters. Die Fahrten des Personals haben gerade damit zu tun, dieses „Dispositionsmaterial“ auszuliefern, zu säubern, zu tanken und insoweit „versandfertig“ zu machen oder dem Kunden zur Nutzung der Ware / Dienstleistung zu überlassen. Es ist die Spezifik dieser Dienstleistung, dass „zufällig“ das Transportgut auf eigenen Rädern unterwegs ist. Insofern liegt hier ein Sonderfall vor, der entsprechend zu berücksichtigen ist. Die Herstellung eines sauberen Innenraumes oder einer sauberen Außenhaut sowie das Betanken mit Kraftstoffen, Schmierstoffen oder sonstige Arbeiten am Fahrzeug sind in diesem Fall aufzufassen als ein „Vorort-Einbauen“ von Produkten oder Geräten, die zur Leistungserbringung notwendig sind.

##### Beispiel: Fahrten zur Werkstatt

Holt der Werkstattmeister das Mietfahrzeug auf Achse ab, greift die Handwerkerregelung. Also muss sie auch greifen, wenn der Vermieter das Fahrzeug in die Werkstatt bringt, denn auch dieser ist nicht als Fahrer angestellt, sondern als Vermietrepräsentant...

Wir bitten Sie diesbezüglich um eine Klarstellung für Mitglieder unseres Verbandes mit Standort im (hier) Saarland mittels eines Auslegungshinweises Ihrer Behörde im Namen des Bundeslandes.

Dieser Auslegungshinweis könnte auch folgende Einschränkungen beinhalten:

- Fahrer muss Angestellter eines Autovermieters sein, für den das Fahren von Fahrzeugen mit Fahrerlaubnisgruppe C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE eine Nebentätigkeit darstellt.
- Fahrzeug muss leer sein.
- Fahrt findet im Umkreis von 100 km um den Standort des Unternehmens statt.

Die Unternehmen unseres Verbandes würden wir im Anschluss gern darüber informieren. Wir würden ergänzend, aber deutlich auf die Problematik hinweisen, dass eine überwiegende Fahrtätigkeit bei Dienstleistern für Fahrzeugüberführungen (in Abgrenzung zu Vermietrepräsentanten) nicht unter diese Ausnahmeregelung zu fassen ist.

### Zusammenfassung

Die Mitarbeiter der Autovermieter können nicht den erhöhten Anforderungen des Nachweises des BKrFQG unterliegen. Sie bewegen Fahrzeuge nur beim Zustellen und Abholen zu / von Kunden und bei Überführungen und Servicefahrten. Diese Tätigkeit ist eine Nebenleistung, die nicht mit dem Bild des Berufskraftfahrers zu vergleichen ist. Der Aufwand durch die Qualifikation und der Nutzen durch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit stünden in keinem vernünftigen und begründbaren Verhältnis. Die Voraussetzungen bereits bestehender Ausnahmeregelungen können auf Autovermieter angewendet werden. Das gebietet bereits der Regelungszweck des Gesetzes.

## IV. Rechtsansicht der deutschen Verwaltungsbehörden

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat in einem Schreiben vom 30.05.2014 dem BAV u. a. mitgeteilt:

„Das BKrFQG findet Anwendung auf Fahrer und Fahrerinnen, die mit Kraftfahrzeugen Fahrten im Güterkraft- oder Personenverkehr zu gewerblichen Zwecken auf öffentlichen Straßen mit Kraftfahrzeugen durchführen, für die eine Fahrerlaubnis der C- oder D-Klassen erforderlich ist. Gem. § 5 des BKrFQG sind Berufskraftfahrer dann grundsätzlich verpflichtet, sich alle 5 Jahre weiterzubilden. [...]

Im Ergebnis ist der Anwendungsbereich des BKrFQG für die in Frage stehenden Fahrten der Autovermieter eröffnet und ein Ausnahmetatbestand kommt nicht zur Anwendung, so dass die Pflichten der Weiterbildung bzw. Grundqualifikation zu erfüllen sind.“

## V. Rechtliche Beurteilung

Fraglich ist, ob nach dem Gesetz nicht nur Berufskraftfahrer oder bei Unternehmen angestellte Fahrer, die über eine Lizenz zum Güterverkehr verfügen, die Ausbildungsverpflichtungen absolviert haben müssen, sondern - bis auf wenige Ausnahmen - alle Fahrer von Fahrzeugen über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht und damit auch Autovermieter, deren Mitarbeiter auch Fahrten zum Tanken und Waschen oder Zustellen mit leeren Fahrzeugen tätigen.

### 1. Wortlaut

Der Wortlaut der Richtlinie und des daran orientierten Gesetzes erfasst - so § 1 BKrFQG - alle „Fahrer und Fahrerinnen, ... soweit sie die Fahrten im Güterkraft oder Personenverkehr zu gewerblichen Zwecken auf öffentlichen Straßen mit Kraftfahrzeugen durchführen, für die eine Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE erforderlich ist. „

Das Gesetz dient letztlich nur für Fahrten - zu gewerblichen Zwecken - im

Güterkraft- und Personenverkehr. Man muss - vgl. auch § 5 - „als Fahrer oder Fahrerin im Güterkraft- oder Personenverkehr zu gewerblichen Zwecken beschäftigt“ sein.

- a) Ein Personenverkehr wird bei den in Rede stehenden - z.B. (Leer-)Fahrten der Autovermieter - nicht ausgeübt.
  - b) Umstritten ist, ob es sich um „Güterkraftverkehr“ handelt, wenn Mietwagenunternehmen Mitarbeiter wie dargelegt beschäftigen .
- a) Für den Güterkraftverkehr sind aber Genehmigungen notwendig, über welche Autovermieter nicht verfügen. Das spricht gegen die Durchführung von Güterkraftverkehr.
  - b) Dies ergibt auch die systematische Auslegung des BKrFQG am Maßstab Güterkraftverkehrsgesetz (vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), das durch Artikel 8a des Gesetzes vom 28. August 2013 (BGBl. I S. 3313) geändert worden ist“.

Danach gilt u. a.:

### 1. Abschnitt „Allgemeine Vorschriften“

#### § 1 Begriffsbestimmungen

(1) Güterkraftverkehr ist die geschäftsmäßige oder entgeltliche Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, die einschließlich Anhänger ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 3,5 Tonnen haben.

### 2. Abschnitt „Gewerblicher Güterkraftverkehr“

#### § 3 Erlaubnispflicht

(1) Der gewerbliche Güterkraftverkehr ist erlaubnispflichtig, soweit sich nicht aus dem unmittelbar geltenden europäischen Gemeinschaftsrecht etwas anderes ergibt.

(2) Die Erlaubnis wird einem Unternehmer, dessen Unternehmen seinen Sitz im Inland hat, für die Dauer von bis zu zehn Jahren erteilt, wenn ...

#### § 7a Haftpflichtversicherung

(1) Der Unternehmer ist verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung abzuschließen und aufrechtzuerhalten, die die gesetzliche Haftung wegen Güter- und Verspätungsschäden nach dem Vierten Abschnitt des Vierten Buches des Handelsgesetzbuches während Beförderungen, bei denen der Be- und Entladeort im Inland liegt, versichert.

(2) Die Mindestversicherungssumme beträgt 600.000 Euro je Schadensereignis. Die Vereinbarung einer Jahreshöchstersatzleistung, die nicht weniger ...“

- c) Von einem Güterkraftverkehr kann daher letztlich nicht gesprochen werden, soweit - wie hier - stets und ausschließlich nebenberuflich Fahrten verrichtet werden, ohne dass Güter transportiert werden und es nur um die Ortsveränderung des Kfz selbst geht bei Fahrten zum Tanken und Waschen oder Zustellen mit leeren Fahrzeugen.
- dd) Dementsprechend wird die Ausbildung nach dem BKrFQG von Mitarbeitern der Autovermieter auch nicht durch staatliche Programme gefördert, wie das BAG auf Anfrage mitgeteilt hat. Das ist insoweit konsequent, als die Unternehmen der Autovermietung keinen Güterkraftverkehr, keinen Werkverkehr und keinen Personenverkehr durchführen. Daraus ergibt sich aber auch, dass sie dem BKrFQG nicht unterliegen können.

Es handelt sich auch deshalb nicht um eine „Fahrt im Güterkraftverkehr zu gewerblichen Zwecken“ (§ 1 Abs. 1 des BKrFQG), da das Fahrzeug nicht dazu benutzt wird, ein Gut zu transportieren, sondern Überführungsgegenstand ist das Fahrzeug selbst.

c) Folgt man der hier und auch der unten vertretenen Auslegung, ist es im Übrigen nicht erheblich, ob die in Rede stehenden Fahrten der Autovermieter auch von den Ausnahmen in § 1 Abs. 2 BKrFQG erfasst werden, was der BAV bejaht und das Ministerium verneint.

## 2. Richtlinie der EU

Die exzessive Ausdehnung der Anwendung des Gesetzes auf Autovermieter ist auch entgegen der Rechtsansicht der deutschen Behörden nicht durch die EU Richtlinie vorgegeben.

Weder aus deren Gesetzestext noch den Erwägungsgründen ergeben sich Anhaltspunkte für diese Auslegung.

Dass eine weite Auslegung des Gesetzeszweckes nach der EU-Richtlinie nicht geboten ist, zeigt ein Vergleich mit anderen EU-Ländern, welche ebenfalls die Richtlinie umgesetzt haben.

So gibt es z. B. in Österreich eine entsprechende Verpflichtung für Personal der Autovermieter nicht. Nach § 19a des dortigen - in Umsetzung der EU-Richtlinie 2003/9/EG ergangenen und ab 10.09.2014 geltenden Güterbeförderungsgesetzes findet es gemäß § 1 Abs. 1 Anwendung auf Lenker der gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern. Hierzu regelt die Zulassungsstellenverordnung eine Zuordnung von Fahrzeugen zu Verwendungszwecken. Auf Seite 10 ist unter der Kennziffer 22 die Verwendung als Mietwagen geregelt.

Die Angestellten von österreichischen Autovermietern, die mit vergleichbaren Anforderungsprofilen und Tätigkeitsbeschreibungen wie in Deutschland arbeiten, unterliegen demnach keinen Verpflichtungen nach dieser EU-Richtlinie, denn deren Fahrzeuge sind nicht für den gewerblichen Güterverkehr zugelassen.

Auch in Deutschland sind zu vermietende Fahrzeuge als Selbstfahrervermietfahrzeuge zugelassen. Aus diesem Beispiel ergibt sich also, dass es nicht die EU-Richtlinie sein kann, aus der die so weitreichenden Konsequenzen abzuleiten sind. So sehen es auch Europaabgeordnete.

Es ist daher nicht haltbar, wenn die Behörden auf die EU-Richtlinie verweisen und meinen, man müsse eine so weitgehende Umsetzung der Richtlinie in deutsches Recht vornehmen und durchsetzen, wie sie von ihnen ab September 2014 vorgenommen werden soll.

Das ergibt sich auch aus Art. 1 der Richtlinie:

„Diese Richtlinie gilt für das Führen von Fahrzeugen

a) durch...

nachstehend „Kraftfahrer“ genannt, die auf öffentlichen Verkehrswegen innerhalb der Gemeinschaft **Beförderungen** durchführen.“ (Anmerkung: Fettdruck durch den Unterzeichner)

Beförderungen werden durch das Personal der Autovermieter nicht durchgeführt. Die Fahrzeuge werden durch das in Rede stehende Personal nicht zur Güter- oder Personenbeförderung gefahren, was zudem, wie unter V.1. gezeigt, auch erlaubnispflichtig wäre.

## 3. Gesetzeszweck

Erst recht vermag die exzessive Anwendung des Gesetzes auf Autovermieter nicht unter teleologischen Aspekten zu überzeugen; sie werden in der Stellungnahme der Verwaltung völlig ausgeblendet.

Die unverzichtbare teleologische Auslegung unter Berücksichtigung der Richtlinie der EU verbietet jedoch eine Ausdehnung auf berufliche Tätigkeiten, in denen eine Funktion als Kraftfahrer nur nebenberuflich, in Mietwagenunternehmen z. B. für Leerfahrten, ausgeübt wird.

a) Mit dem Gesetz sollen - wie oben bei den Erwägungsgründen der RiLi zitiert - zwar alle Berufskraftfahrer („Berufskraftfahrer“ und „Fachkräfte im Fahrbetrieb“, im folgenden „Berufskraftfahrer“) erfasst werden, und zwar unabhängig davon, ob sie ihren Beruf als Selbstständige oder als abhängig Beschäftigte im gewerblichen Güterverkehr oder im Werkverkehr ausüben.

b) Nach den Erwägungsgründen der EU-Richtlinie geht es aber um Berufskraftfahrer, die ihren Beruf im gewerblichen Güterverkehr oder im Werkverkehr ausüben. Ziel der gemeinschaftlichen Vorschriften sei die Qualitätssicherung für den Beruf des Kraftfahrers.

Von einem Berufskraftfahrer kann aber nicht gesprochen werden, wenn nur nebenberuflich bzw. gelegentlich und untergeordnet eine Funktion als Kraftfahrer ausgeübt wird ohne Personen- oder Güterverkehr, z. B. - wie eben bei Autovermietern - nur zum Leertransport von Mietfahrzeugen.

## 4. Gebot der Europarechtskonformität

Gegen eine Ausdehnung des Anwendungsbereichs des Gesetzes auf nicht hauptberuflich tätige Gelegenheitskraftfahrer spricht auch eine Auslegung des Gesetzes am Maßstab des höherrangigen Europarechts, welche ebenfalls in der Stellungnahme der deutschen Verwaltungsbehörde nicht zu finden ist.

Die Umsetzung der Richtlinie durch den deutschen Gesetzgeber und bzw. vor allem die deutschen Behörden sind mit höherrangigem EU-Recht nicht vereinbar.

a) Grundrechtecharta und Grundfreiheiten der EU

Maßgeblich zu beachten sind bei der Umsetzung von Richtlinien der EU in nationale Gesetze wie auch deren Anwendung durch die Behörden der Mitgliedstaaten die Grundrechte und die Grundfreiheiten der EU.

Aus der Grundrechtecharta sind im vorliegenden Falle bedeutsam Artikel 15, der die Berufsfreiheit schützt, und Artikel 16, der die unternehmerische Freiheit garantiert. Mietwagenunternehmer und ihre Mitarbeiter können sich zudem auf die Dienstleistungsfreiheit des Art. 56 AEUV berufen.

In die entsprechenden Rechte darf nur unter strikter Beachtung des Gebots der Verhältnismäßigkeit eingegriffen werden. Die Regelungen müssen also in nicht diskriminierender Weise angewandt, durch zwingende Gründe des allgemeinen Interesses gerechtfertigt werden, geeignet sein, die Verwirklichung des mit ihnen verfolgten Zieles zu gewährleisten und dürfen nicht über das hinausgehen, was zur Erreichung dieses Zieles erforderlich ist (vgl. EuGH EuZW 1997, 53 st. Rspr.).

b) Vergleichbare Vorgaben des deutschen Verfassungsrechts

Es gelten hier bei der Umsetzung des europäischen Rechts vergleichbare Schranken, wie sie sich für den deutschen Gesetzgeber am Maßstab des - hier wegen des durch Art. 23 GG bedingten Vorrangs des EU-Rechts nicht unmittelbar anwendbaren - Art. 12 I GG nach der Rechtsprechung des BVerfG bei Berufsgesetzen stellen.

Danach handelt es sich bei den hier in Rede stehenden Beschränkungen am Maßstab des Art. 12 I GG um subjektive Zulassungsvoraussetzungen (vgl. BVerfGE 75, 246 <265>). Eingriffe in dieses Recht sind nach Art. 12 Abs. 1 Satz 2 GG, der auch für Maßnahmen gilt, die die Freiheit der Berufswahl betreffen (vgl. BVerfGE 7, 377 <399 ff >; 86, 28 <40>), nur auf der Grundlage einer gesetzlichen Regelung erlaubt, die den Anforderungen der Verfassung an grundrechtsbeschränkende Gesetze genügt.

Danach muss die eingreifende Norm nicht nur kompetenzgemäß erlassen worden sein (vgl. BVerfGE 102, 197 <213>), sondern auch durch hinreichende, der Art der betroffenen Betätigung und der Intensität des jeweiligen

Eingriffs Rechnung tragende Gründe des Gemeinwohls gerechtfertigt werden und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprechen (vgl. BVerfGE 75, 246 <267>; 78, 179 <193>). Solche Einschränkungen sind nur gerechtfertigt, soweit durch sie ein besonders wichtiges Gemeinschaftsgut geschützt werden soll, das der Freiheit des Einzelnen vorgeht; sie dürfen zudem nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Zweck stehen und keine übermäßige unzumutbare Belastung enthalten (vgl. nur BVerfG NVwZ 2013, 1540). Bei der normativen Fixierung eines Berufsbilds hat der Gesetzgeber auch darauf zu achten, dass er keine Regelung trifft, die sich als eine übermäßige, unzumutbare Belastung darstellt (vgl. BVerfGE 75, 246 <267>). Insbesondere muss das Maß der den Einzelnen treffenden Belastung noch in einem vernünftigen Verhältnis zu den der Allgemeinheit erwachsenden Vorteilen stehen (vgl. BVerfGE 76, 1 <51>).

#### c) Verletzung der Grundrechte und Grundfreiheiten

Am Maßstab der Art. 13 - 15 Grundrechtecharta und der Grundfreiheiten der Art. 49 und 56 AEUV würde in Deutschland den damit verbundenen Vorgaben bei der Umsetzung des europäischen Rechts ab 01.09.2014 nicht hinreichend Rechnung getragen werden, wenn die geforderte Berufsqualifikation des BKrFQG auch für Mitarbeiter von Mietwagenunternehmen gelten sollten, z. B. bei schlichten Fahrten zum Tanken und Waschen oder Zustellen mit leeren Fahrzeugen.

Die entsprechenden Beschränkungen stellen für Autovermieter wie ihre Mitarbeiter einen rechtserheblichen Eingriff in die genannten Grundrechte und Grundfreiheiten dar, welche an den Grundrechten und den Grundfreiheiten mit dem Gebot der Verhältnismäßigkeit nicht zu rechtfertigen sind.

#### aa) Gemeinwohlziele

Unstreitig werden mit der Richtlinie wie auch deren Umsetzung im BKrFQG und ebenso dessen Anwendung gemeinwohlrelevante Ziele verfolgt.

#### bb) Eignung

Es steht auch außer Frage, dass Richtlinie, Gesetz und dessen Anwendung geeignet sein können, um diese Ziele zu erreichen.

#### cc) Keine Erforderlichkeit

Ebenso ist zwar grundsätzlich nicht in Frage zu stellen, dass die Regelungen und deren Umsetzung im Prinzip erforderlich sind, um die verfolgten Gemeinwohlziele zu verfolgen.

Die Erforderlichkeit fehlt jedoch insoweit, als das Gesetz nach der Auslegung der deutschen Behörden auch die in Rede stehenden Fahrten von Autovermietern durch ihre Mitarbeiter erfassen soll.

- (1) Als erforderlich am Maßstab des Gebots der Verhältnismäßigkeit kann das Qualifikationserfordernis des BKrFQG nur angesehen werden, soweit es um die Ausübung des „Berufs“ des Kraftfahrers geht.

Im Prinzip muss es sich dabei um eine hauptberufliche Tätigkeit handeln mit entsprechendem Schwerpunkt bei der Tätigkeit als Kraftfahrer. Das entspricht dem Ziel von Richtlinie und BKrFQG.

Es sollte hingegen außer Frage stehen, dass nicht jede Nebentätigkeit als Kraftfahrer im Rahmen einer Berufsausübung - und sei sie auch noch so bedeutungslos - mit dem Gebot der Absolvierung der Qualifikation des BKrFQG belegt werden kann. Schließlich ist es in allen Unternehmen und Berufen unvermeidbar, Mitarbeiter gelegentlich auch als Fahrer einzusetzen, wie dies auch bei Mietwagenunternehmen der Fall ist.

Die Richtlinie wie auch der Gesetzgeber räumen mit den Ausnahmeregelungen selbst ein, dass eine uneingeschränkte Anwendung des Gesetzes unverhältnismäßig und nicht erforderlich ist.

Wenn die deutschen Behörden - wie oben zitiert - den Ausnahmekatalog des § 2 II BKrFQG eng auslegen, dann darf nicht übersehen werden, dass

sich weitere Ausnahmen - wie eben hier für Autovermieter - aus dem Gebot der europarechtskonformen Auslegung des BKrFQG ergeben können.

Der nationale Gesetzgeber muss bei der Umsetzung des Gesetzes dem Gebot der Differenzierung und „Auffächerung“ unter mehreren Berufen Rechnung tragen. Er kann zwar typisieren. Ein sich in vernünftigen Grenzen haltender „Überschuss“ an Ausbildungsanforderungen muss aber nur hingenommen werden, falls die darin liegende Freiheitsbeschränkung durch den Zuwachs an beruflichen Chancen und sozialem Ansehen aufgewogen wird (vgl. BVerfGE 73, 301 <320>).

Davon kann jedoch beim Verlangen der Qualifikationserfordernisse nach dem BKrFQG auch für Mitarbeiter der Mietwagenunternehmen keine Rede sein.

Weder Unternehmer noch Mitarbeiter haben etwas von der zusätzlichen Ausbildung als Berufskraftfahrer im Personen- und Güterverkehr, da sie einfach keinen - diesem Berufsbild entsprechenden - Beruf ausüben.

- (2) Zudem kann eine Erforderlichkeit der Qualifikation des BKrFQG nur bejaht werden, soweit es entsprechend der Zielsetzung des Gesetzes um Personen oder Güterkraftverkehr geht. Nicht jedoch, wenn weder Personen noch Güter transportiert werden, wie dies eben bei den in Rede stehenden Fahrten der Mitarbeiter der Mietwagenunternehmen der Fall ist. Werden sie vorgenommen, dann reicht dazu wie bisher der Führerschein, schließlich verrichten die Mitarbeiter nur Fahrten, wie sie Millionen private Kraftfahrer vornehmen. Allein der Umstand, dass sie - wie z.B. bei Leer- oder Tankfahrten - für ein Unternehmen wahrgenommen werden, kann die Erforderlichkeit der Qualitätsprüfung nach dem BKrFQG nicht rechtfertigen.
- (3) Entscheidend gegen die Verhältnismäßigkeit und zwar die Erforderlichkeit der Qualitätsprüfung nach dem BKrFQG bei nebenberuflichen, nicht dem Personenverkehr dienenden Fahrten der Mitarbeiter der Mietwagenunternehmen spricht weiter der Inhalt und Umfang des Stoffes, der den Mitarbeitern nach der Richtlinie, dem BKrFQG, der BKrFQGV und deren Anhang verlangt.

Die dort geforderten Kenntnisse mögen für Berufskraftfahrer im Personen- und Güterverkehr erforderlich sein. Eine genaue Durchsicht ergibt jedoch, dass es in keinsten Weise als notwendig bezeichnet werden kann, sie auch bei den in Rede stehenden Fahrten der Mietwagenunternehmen zu verlangen. Es verstößt gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, wenn von einem Berufstätigen Kenntnisse und Fähigkeiten verlangt werden, die in keinem Verhältnis zu der geplanten Tätigkeit stehen (vgl. auch zu Art. 12 I GG: BVerfGE 54, 301 <330 f.> m.w.N.).

Es fehlt daher an der Erforderlichkeit einer Erstreckung des Qualifikationserfordernisses des BKrFQG auf die Mitarbeiter der Mietwagenunternehmen.

Die Unternehmer müssten von ihren Mitarbeitern für die Tätigkeit bei den Mietwagenunternehmen überqualifizierte Anforderungen verlangen. Die Mitarbeiter müssen wiederum eine nicht für die Ausübung der Tätigkeit notwendige Qualifikation nachweisen. Unterziehen sie sich nicht der Ausbildung und absolvieren sie nicht die für diesen Beruf vorgeschriebene Prüfung, so können sie ihre berufliche Tätigkeit nicht fortsetzen.

#### dd) Keine Angemessenheit

Schließlich wäre eine Erstreckung des Qualifikationserfordernisses des BKrFQG auf Kraftfahrnebenberuflichkeiten in Mietwagenunternehmen auch deshalb mit den Grundrechten und Grundfreiheiten des EU-Rechts nicht zu vereinbaren, weil die damit verbundenen Anforderungen schlicht unangemessen wären.

Wenn nur die in Rede stehenden Fahrten und diese wiederum nur gelegentlich und zudem ohne Güter- oder Personentransport verrichtet werden, dann kann man nicht die umfangreichen Ausbildungslehrgänge samt Prüfungen verlangen. Die Belastungen für die Betroffenen sind schlicht unzumutbar. Die Intensität dieses Eingriffs in die Freiheit der Berufswahl steht außer Verhältnis zu den Vorteilen, die mit der Erstreckung der gesetzlichen Regelung auf sie verbunden sind.

## VI. Ergebnis

Zusammenfassend ist festzustellen, dass entgegen der Ansicht der Behörden der Bundesländer das BKrFQG nicht auf Mietwagenunternehmen und deren Mitarbeiter bei nebenberuflichen Tätigkeiten als Kraftfahrer außerhalb des

Personen- und Gütertransports angewandt werden kann.

Eine exzessive Auslegung ist weder mit dem Wortlaut von Richtlinie und Gesetz noch mit höherrangigem EU-Recht wie den Art. 13 – 15 der Grundrechtecharta oder Art. 53 AEUV zu vereinbaren. Die Anwendung des Gesetzes auf sie würde zu einer nicht verhältnismäßigen, nicht erforderlichen Einschränkung ihrer Grundrechte führen, welche auch und vor allem unangemessen ist. Die Mitarbeiter würden zu einer Ausbildung als Berufskraftfahrer im Güter- oder Personenverkehr gezwungen, obwohl sie einen solchen Beruf weder tatsächlich ausüben noch sich entsprechend betätigen wollen und nur nebenberuflich Fahrzeuge für den Vermieter fahren wollen bei Fahrten zum Tanken und Waschen oder Zustellen mit leeren Fahrzeugen.

Aufsatz,  
Rechtsanwalt Joachim Otting, Hünxe

## Streit um die Frage, ob der Geschädigte überhaupt einen Mietwagen brauchte, unter dem Gesichtspunkt des RDG

Manche Versicherer wollen nicht aufgeben bezüglich der verlorenen Schlacht um die Berechtigung des Autovermieters, aus abgetretenem Recht gekürzte Schadenersatzansprüche seines Kunden einzuklagen. So flackern immer wieder neue Aspekte auf, die der Klärung bedürfen.

### Dem Grunde oder der Höhe nach?

Zur Erinnerung: Der BGH hat entschieden, dass die Geltendmachung der abgetretenen Schadenersatzansprüche nicht gegen das Rechtsdienstleistungsgesetz (RDG) verstößt, wenn lediglich um die Forderung der Höhe nach gestritten wird. Nur wenn auch um den Schadenersatzanspruch dem Grunde nach gestritten würde, wäre die Aktivlegitimation des Autovermieters wegen eines Verstoßes gegen das RDG nicht gegeben.<sup>1</sup>

Haftung dem Grunde nach bedeutet: Wer hat den Schaden mit welchem Haftungsanteil verursacht?

Haftung der Höhe nach bedeutet: In welcher nach § 249 BGB zu erstattender Höhe sind die einzelnen Schadenersatzpositionen entstanden?

Und das spielt wie folgt zusammen: Nimmt man an, der Anspruch auf Erstattung der Mietwagenkosten sei gemäß dem § 249 BGB berechtigt der Höhe nach mit 1.000 Euro entstanden, die Haftungsverteilung sei aber fifty/fifty, dann ist der Anspruch von 1.000 Euro dem Grunde nach nur mit 500 Euro berechtigt.

Umgekehrt: Der Schädiger haftet zu 100 Prozent, der Geschädigte hätte aber keinen Mietwagen nehmen dürfen, weil er noch drei vergleichbare Fahrzeuge zur freien Verfügung hat. Dann ist der dem Grunde nach hundertprozentige Anspruch der Höhe nach auf Null reduziert.

### Versicherer mit Taschenspielertrick gescheitert

In einem Fall, der vom LG Stuttgart entschieden wurde<sup>2</sup>, wollte der Versicherer hier Verwirrung stiften. Vorgerichtlich hatte er eine gekürzte Erstattung auf die Mietwagenkosten geleistet, nach Klagezustellung hat er behauptet, der Geschädigte hätte keinen Mietwagen in Anspruch nehmen dürfen. Deshalb werde nun um den Anspruch dem Grunde nach gestritten, und damit sei die klagende Autovermie-

terung nicht aktivlegitimiert, also nicht berechtigt, aus der Abtretung heraus Klage zu erheben.

Das Gericht hat erfreulicher Weise nicht die Karte gezogen, das sei im Hinblick auf die vorgerichtliche Zahlung widersprüchlich und von daher ein unbeachtlicher Einwand. Obwohl das eine tragfähige Entscheidungsgrundlage gewesen wäre, hat es die Rechtsfrage in der Sache geklärt.

Wörtlich heißt es im Urteil:

*„Entgegen der Auffassung der Beklagten ist auch im vorliegenden Fall die Haftung dem Grunde nach außer Streit und nur der Höhe nach streitig. Soweit die Beklagte davon ausgeht, dass – in den Fällen, in denen sie die Erforderlichkeit der Anmietung eines Mietwagens gerügt hat – dies zu einem Streit über die Haftung dem Grunde nach führen würde, so ist dies unzutreffend. Die Erforderlichkeit der Anmietung eines Mietwagens ist nur für die Frage der Ersatzfähigkeit der Mietwagenkosten relevant. Diese wiederum stellt aber nur einen einzelnen von mehreren denkbaren Schadensposten dar. Selbst wenn dieser im Fall einer fehlenden Erforderlichkeit entfallen sollte, so lässt dies die Haftung dem Grunde nach, insbesondere auch für mögliche andere Schadensposten wie bspw. Schmerzensgeld oder Heilbehandlungskosten etc. unberührt. Selbst wenn der Schadensposten der Mietwagenkosten mangels Erforderlichkeit auf Null zu reduzieren wäre, bliebe die Haftung für die übrigen Schadensposten unberührt, so dass die Diskussion um die Erforderlichkeit der Mietwagenanmietung der Frage der Haftungshöhe und nicht der Frage nach dem Haftungsgrund zuzuordnen ist. Da somit auch in den vorliegenden Fällen die Haftung der Beklagten dem Grunde nach außer Streit steht, stellt die Einziehung der Schadenersatzforderungen der Geschädigten auf Mietwagenkosten eine für die Klägerin gemäß § 5 Abs. 1 S. 1 RDG grundsätzlich erlaubte Tätigkeit dar.“*

Falls Versicherer den nachträglichen Einwand der fehlenden Erforderlichkeit der Anmietung häufiger vorbringen, wie sie nach dem grundlegenden BGH-Urteil aus Fußnote 1 ständig erfolglos<sup>3</sup> behaupteten, sie hätten sich vorgerichtlich bei der Beurteilung der Haftungslage geirrt, liegt nun mit der inhaltlich insoweit völlig korrekten Stuttgarter Entscheidung die perfekte Abwehrargumentation vor.

1) BGH, Urteil vom 31.01.2012 – VI ZR 143/11

2) LG Stuttgart, Urteil vom 08.07.2014 – 26 O 33/14

3) BGH, Urteil vom 11.9.2012 – VI ZR 297/11

## Schwacke gebührt der Vorzug vor Fraunhofer

1. Kein Beleg für Zweifel der Beklagten an Schwacke.
2. Konkreter Anmietzeitraum für Geschädigten nicht vorab bestimmbar.
3. Erhebung durch Schwacke ist in einer Gesamtbetrachtung im Vergleich zu Fraunhofer vorzugswürdig.
4. Unfallbedingter Aufschlag von 30 Prozent bei Eilbedürftigkeit.
5. Nebenkosten für die Vereinbarung einer Haftungsreduzierung und für Zustellen und Abholen des Ersatzwagens sind erstattungsfähig.

*Oberlandesgericht Rostock, Urteil vom 23.05.2014, Az. 5 U 96/12  
(Vorinstanz: Landgericht Rostock, Urteil vom 08.06.2012, Az. 9 O 207/11 (2))*

In dem Rechtsstreit XXX gegen XXX wegen Mietwagenkosten hat das Oberlandesgericht Rostock – 5. Zivilsenat – durch die Richterin am Oberlandesgericht XXX, die Richterin am Oberlandesgericht XXX und die Richterin am Oberlandesgericht XXX aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 23.05.2014 für Recht erkannt:

1. Die Berufung der Beklagten wird zurückgewiesen.
2. Auf die Anschlussberufung des Klägers wird das Urteil des Landgerichts Rostock vom 08.06.2012, Az. 9 O 207/11 (2) abgeändert und wie folgt neugefasst:  
Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von einer Forderung der Autovermietung XXX in Höhe eines Betrages von 3.820,85 Euro freizuhalten.  
Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger vorgerichtliche Kosten in Höhe von 402,82 Euro nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 11.03.2011 zu zahlen.  
Im Übrigen wird die Anschlussberufung zurückgewiesen.
3. Von den Kosten der 1. Instanz trägt der Kläger 35/100 der Gerichtskosten und der außergerichtlichen Kosten der Beklagten, die Beklagte trägt jeweils 65/100 der Kosten des Klägers und der Streithelferin sowie der Gerichtskosten.  
Von den Kosten des Berufungsverfahrens trägt der Kläger 1/5 der Gerichtskosten und der außergerichtlichen Kosten der Beklagten, die Beklagte trägt jeweils 4/5 der Kosten des Klägers und der Streithelferin sowie der Gerichtskosten.  
Im Übrigen tragen die Parteien ihre Kosten selbst.
4. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.
5. Die Revision wird nicht zugelassen.

Beschluss:

Der Streitwert wird für das Berufungsverfahren auf 4.662,17 Euro festgesetzt (Berufung 3.574,18 Euro, Anschlussberufung 1.087,99 Euro).

### Sachverhalt:

Der Kläger begehrt Schadensersatz in Folge eines Verkehrsunfalls vom 14.04.2009. Anlässlich dieses Unfalls wurde der PKW Nissan Almera des Klägers, Kennzeichen XXX, in einem Umfang beschädigt, der ein verkehrssicheres Fahren nicht mehr zuließ. Die Beklagte ist die KFZ-Haftpflichtversicherung des Unfallverursachers (PKW-Kennzeichen XXX). Diese hat ihre Haftung dem Grunde nach anerkannt und – bis auf die Schadenposition Mietwagenkosten – vollständig Ersatz geleistet.

Der Kläger mietete bei der Streithelferin für seinen beschädigten PKW Nissan Almera am Unfalltag ein Ersatzfahrzeug. Nachdem die Freigabe zur Reparatur durch die Beklagte am 28.04.2009 erfolgt war, wurden die Reparaturarbeiten am 29.04.2009 aufgenommen. Am 04.05.2009 erfolgte ein Reparaturstopp, da ein benötigter Längsträger nicht lieferbar war. Am 06.05.2009 gab der Kläger den bisherigen Ersatzwagen an die Streithelferin zurück und übernahm aus persönlichen Gründen einen anderen Wagen derselben Preisklasse. Nach Lieferung des Längsträgers am 29.05.2009 wurde der Mietwagen zum Ende der Reparaturzeit am 16.06.2009 zurückgegeben.

Mit Rechnung vom 19.06.2009 forderte die Streithelferin für den Mietzeitraum

vom 14.04.2009 – 16.06.2009 einen Mietzins in Höhe des Schwacke Normaltarifs (Mietwagen-Gruppe 4 auf 3) in Höhe von 3.546,22 Euro netto (9 Wochen à 386,55 Euro, 1 Tag à 67,23 Euro) zzgl. 30 % unfallbedingter Erhöhung in Höhe von 1.063,87 Euro netto, Versicherungsbeiträge in Höhe von 1.075,63 Euro netto (9 Wochen à 117,65 Euro, 1 Tag 16,81 Euro) sowie Zubringer- und Abholkosten in Höhe von 42,02 Euro netto, in Summe einschließlich Umsatzsteuer 6.816,01 Euro. Hierauf erstattete die Beklagte einen Teilbetrag in Höhe von 926,00 Euro.

Mit der vorliegenden Klage hat der Kläger erstinstanzlich die Freistellung von den restlichen Mietwagenkosten sowie aus abgetretenem Recht den Ersatz vorgerichtlicher Anwaltskosten in Höhe von 547,69 Euro begehrt. Das Landgericht hat mit Urteil vom 08.06.2012 der Klage überwiegend stattgegeben und die Beklagte verurteilt, den Kläger von einer Forderung der Streithelferin in Höhe eines Teilbetrages von 3.574,18 Euro freizuhalten sowie an den Kläger vorgerichtliche Kosten in Höhe von 402,82 Euro zu zahlen. Erstattungsfähig seien die Kosten für die Anmietung des Ersatzfahrzeuges für 52 Tage in Höhe von 2.907,54 Euro sowie die Versicherung für 52 Tage in Höhe von 874,12 Euro, da der Kläger nach Erstellung des Reparaturgutachtens mit dem Reparaturbeginn nicht bis zur Freigabe durch die Beklagte haben warten dürfen. Der berechnete Zuschlag von 30 % für den Unfallersatztarif sei nicht zu ersetzen. Auch die Kosten für das Überbringen und Abholen des Mietwagens könne der Kläger nicht ersetzt verlangen.

Mit ihrer Berufung begehrt die Beklagte die Abweisung der Klage unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vorbringens.

Die Beklagte stellt den Antrag, die Klage in Abänderung des angefochtenen Urteils vollständig abzuweisen.

Die Klägerin stellt den Antrag, die Berufung zurückzuweisen.

Im Wege der unselbstständigen Anschlussberufung wendet er sich gegen die Abweisung des unfallbedingten Aufschlages von 30 %, die er – nunmehr für 52 Tage – in Höhe von 872,26 Euro zzgl. MwSt. beansprucht sowie gegen die Abweisung der Zubringer- und Abholkosten in Höhe von 42,02 Euro zzgl. MwSt. Die vorgerichtlichen Anwaltskosten berechnet er nach einem Gegenstandswert von 4.662,17 Euro mit 489,45 Euro.

Der Kläger stellt den Antrag,

1. die Beklagte in Abänderung des angefochtenen Urteils zu verurteilen, ihn von der Forderung der Autovermietung XXX aus der Rechnung Nr. XXX vom 19.06.2009 in Höhe eines Teilbetrages von 4.662,17 Euro freizuhalten und
2. die Beklagte zu verurteilen, an ihn 489,45 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 11.03.2011 zu zahlen.

Die Streithelferin schließt sich den Anträgen des Klägers an.

Die Beklagte beantragt Abweisung und Anschlussberufung.

Auf die weiteren rechtlichen Erwägungen und tatsächlichen Feststellungen im angefochtenen Urteil sowie auf den Inhalt der zwischen den Parteien in diesem Verfahren gewechselten Schriftsätze wird ergänzend Bezug genommen (§ 540 ZPO).

## Entscheidungsgründe:

1. Die statthafte, insbesondere form- und fristgerecht eingelegte Berufung ist unbegründet.
- a. Dies gilt zunächst, soweit sich die Beklagte gegen den nach der Schwacke-Tabelle berechneten Mietzins wendet.

Gemäß § 249 Absatz 1 BGB hat der zum Schadenersatz Verpflichtete den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Ist wegen der Verletzung einer Person oder der Beschädigung einer Sache Schadenersatz zu leisten, so kann der Geschädigte gemäß § 249 Absatz 2 Satz 1 BGB statt der Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen. Dementsprechend kann derjenige, der sein Fahrzeug infolge des schädigenden Ereignisses nicht nutzen kann, grundsätzlich Ersatz der für die Anmietung eines gleichwertigen Fahrzeugs entstehenden Kosten beanspruchen. Allerdings hat der Geschädigte auch das in § 249 Absatz 2 Satz 1 BGB verankerte Wirtschaftlichkeitsgebot zu beachten. Danach hat der Geschädigte der im Rahmen des ihm Zumutbaren stets den wirtschaftlichsten Weg der Schadensbehebung zu wählen. Für den Bereich der Mietwagenkosten bedeutet dies, dass er Ersatz nur derjenigen Kosten verlangen kann, die ein verständiger, wirtschaftlich denkender Mensch in der Lage des Geschädigten zum Ausgleich des Gebrauchszwecks seines Fahrzeugs für erforderlich halten durfte (vgl. BGH, Urteil vom 27. März 2012 – VI ZR 40/10 –, juris).

Die Bemessung der Höhe des Schadenersatzanspruchs liegt im tatrichterlichen Ermessen gemäß § 287 ZPO. Die Art der Schätzungsgrundlage gibt § 287 ZPO nicht vor. Die Schadenshöhe darf lediglich nicht auf der Grundlage falscher oder offenbar unsachlicher Erwägungen festgesetzt werden. Ferner dürfen wesentliche – die Entscheidung bedingende – Tatsachen nicht außer Betracht bleiben. Auch darf das Gericht in für die Streitentscheidung zentralen Fragen nicht auf nach Sachlage unerlässliche fachliche Erkenntnisse verzichten. Gleichwohl können in geeigneten Fällen Listen oder Tabellen bei der Schadensschätzung als Grundlage Verwendung finden.

Das Landgericht hat den Schadenersatz für die Mietwagenkosten auf der Grundlage des Schwacke-Automietpreisspiegels berechnet. Der Einwand der Beklagten, dass der Schwacke-Automietpreisspiegel vorliegend als Grundlage der Schätzung ungeeignet sei, der Erhebung des Fraunhofer Instituts der Vorzug zu geben und die Ermessensentscheidung des Landgerichts damit fehlerhaft sei, greift nicht. Es bestehen keine greifbaren Bedenken, in Ausübung des Ermessens nach § 287 ZPO den „Normaltarif“ grundsätzlich auf der Grundlage des Schwacke-Mietpreisspiegels im maßgebenden Postleitzahlengebiet zu ermitteln (vgl. BGH Urteil vom 18. Dezember 2012 – VI ZR 316/11 –, juris). Ein Ermessensfehlgebrauch liegt hierin nicht.

Auch wenn eine Schätzung auf der Grundlage anderer Listen oder Tabellen, wie etwa der Fraunhofer-Liste, ebenso geeignet sein mag, durfte das Landgericht sich damit für die Anwendung des Schwacke-Automietpreisspiegels entscheiden. Der Umstand, dass die vorhandenen Markterhebungen im Einzelfall zu deutlich voneinander abweichenden Ergebnissen führen können, genügt nicht, um Zweifel an der Eignung der einen oder anderen Erhebung als Schätzgrundlage zu begründen.

Die Untersuchung des Fraunhofer-Instituts bietet auch aus keinem anderen Grund Anlass, von der Anwendung des Schwacke-Automietpreisspiegels abzusehen. Dabei wird nicht verkannt, dass die Erhebung auf einer anonymen Befragung beruht und von diesem Ansatz her gegenüber der des Schwacke-Automietpreisspiegels vordergründig vorzugswürdig erscheint. Gegen die generelle Übernahme der Ergebnisse des Fraunhofer-Instituts spricht jedoch, dass die Untersuchungen mit der Differenzie-

rung nach zwei Ziffern der PLZ bei weitem nicht so breit gestreut sind, wie sie es bei den nach drei PLZ-Gebieten strukturierten Ermittlungen von Schwacke gewesen sind. Die Fraunhofer-Untersuchungen beziehen sich zudem hauptsächlich auf sechs Internetanbieter. Marktkonformer dürften dagegen jene Preise sein, die breit gestreut, möglichst ortsnah und unter der Prämisse eingeholt worden sind, dass der Wagen sofort zur Verfügung stehen muss. Dem Vorteil, den die Anonymität der Anfragen des Fraunhofer-Instituts bieten mag, steht somit das im Verhältnis zum Schwacke-Automietpreisspiegel geringe Ausmaß der Datenerfassung gegenüber. Eine Gesamtbetrachtung führt daher nicht zu dem Ergebnis, dem Schwacke-Automietpreisspiegel die Grundlage als im Rahmen des § 287 ZPO geeigneten Schätzungsmaßstab zu entziehen.

Eine andere Beurteilung ist auch nicht im Hinblick auf die Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 18. Dezember 2012 (a.a.O.) gerechtfertigt, mit der der BGH darauf hingewiesen hat, dass etwaigen Zweifeln daran, dass es sich bei den in einer Liste ausgewiesenen Mietpreisen um den im Einzelfall maßgeblichen Normalpreis handelt, gegebenenfalls auch durch Zu- oder Abschläge Rechnung getragen werden könne. Zwar hat die insoweit darlegungs- und beweispflichtige Beklagte vorliegend zu vermeintlich günstigeren Preisen anderer Anbieter vorgetragen; dies reicht jedoch nicht aus, um die Geeignetheit des Schwacke-Automietpreisspiegels als Schätzungsgrundlage in Frage zu stellen. Kennzeichnend für die von der Beklagten vorgelegten Angebote ist, dass sich diese auf einen vorab zu bestimmenden konkreten Zeitraum der Anmietung beziehen; eine solche Festlegung aber ist einem Geschädigten im Regelfall nicht möglich. Dass die genannten Preise auch gewährt werden würden, wenn das Ende der Anmietung offen bleibt, ist weder von der Beklagten vorgetragen noch sonst ersichtlich (vgl. OLG Köln, Urteil vom 26. Februar 2013 – 3 U 141/12 –, juris).

- b. Der Kläger hatte Anspruch auf einen Mietwagen während der gesamten Reparaturzeit.

Der Einwand der Beklagten, der Gesamtmietzins sei im Verhältnis zu dem eingetretenen Unfallschaden unverhältnismäßig hoch, weswegen der Kläger aus Wirtschaftlichkeitsgründen auf die Beschaffungsnotwendigkeit eines Ersatzwagens zu verweisen sei, greift nicht.

Ausgehend von der Verpflichtung des Schädigers, den Geschädigten wirtschaftlich möglichst so zu stellen, als ob das schädigende Ereignis nicht eingetreten wäre, ist der Schaden primär subjektbezogen zu bestimmen. Dabei ist der tatsächliche Aufwand als Ausgangspunkt des vom Standpunkt ex ante zu bemessenden erforderlichen Betrages anzusehen (vgl. OLG Frankfurt, Urteil vom 29. Juni 1976 – 4 U 57/78 –, juris).

Dies vorangestellt hat das Landgericht eine Verpflichtung zur Anschaffung eines Ersatzwagens anstelle der durchgeführten Reparatur mit den damit verbundenen Mietwagenkosten zu Recht verneint. Die voraussichtliche Dauer der Reparatur überstieg zunächst nicht die gutachterlich geschätzte Zeit, deren Verhältnismäßigkeit die Beklagte – auch in Bezug auf die Anmietung eines Ersatzfahrzeuges – nicht angreift. Dass sich diese verzögerte, war durch den Kläger nicht zu beeinflussen. Auch war er nach Kenntnis von der Verzögerung auf Grund der bisher angefallenen Reparaturkosten sowie der Wiederbeschaffungszeit nicht gehalten, im Nachhinein von der Reparatur abzusehen. Etwas anderes könnte allenfalls dann erwogen werden, wenn dem Kläger von vornherein die wirklich eingetretene Mietdauer von 64 Tagen bekannt gewesen wäre. Dieses war jedoch nicht der Fall.

Dies gilt auch mit Blick auf den Totalschaden an dem klägerischen PKW. Zwar kann der Vergleich der Reparaturkosten mit dem Wiederbeschaffungswert seine Aussagekraft für die Berechtigung der Reparatur verlieren, wenn die Ausfallzeiten bei Reparatur und Wiederbeschaffung in einem krassen Missverhältnis zueinander stehen mit der Folge, dass die

Kosten für einen vom Geschädigten in Anspruch genommenen Mietwagen bei Durchführung der Reparatur bedeutend höher liegen als bei einer Ersatzbeschaffung und im Vergleich der Gesamtkosten beider Wege der Restitution die 130 %-Grenze aus diesem Grund nennenswert überschritten wird (BGH, Urteil vom 15. Oktober 1991 – VI ZR 314/90 –, juris). So liegen die Dinge hier aber nicht. Die vom Schadensgutachter für die Reparatur angesetzte Zeit von ca. 10 Arbeitstagen liegt unter der Wiederbeschaffungsdauer von ca. 12 Tagen. Dass sich die Reparaturzeit wegen Schwierigkeiten bei der Ersatzteilbeschaffung – unvorhersehbar – erheblich verlängert hat, geht allein zu Lasten der Beklagten als Haftpflichtversicherer des ersatzpflichtigen Schädigers.

Eine Ersatzbeschaffung war auch nicht aus anderen Kostengründen veranlasst. Nach den Feststellungen des Schadensgutachters belief sich der Wiederbeschaffungswert des Fahrzeugs auf 11.450,00 Euro. Die kalkulierten Reparaturkosten betragen 12.836,26 Euro; den verbleibenden Minderwert hat der Gutachter mit 1.150,00 Euro beziffert. Damit liegen auch die voraussichtlichen Reparaturkosten zzgl. Minderwert mit 13.986,26 Euro unter der 130 %-Grenze von 14.885,00 Euro.

Da der Kläger demnach sein Fahrzeug auf Kosten des Beklagten instand setzen lassen durfte und dies auch getan hat, sind ihm grundsätzlich auch die Kosten für die Anmietung eines Ersatzfahrzeuges während der Reparaturzeit zu ersetzen.

- c. Schließlich ist ein Verstoß der Streithelferin gegen das RDG nicht ersichtlich. Es ist auch nicht erkennbar, inwieweit ein solcher dem Kläger, der aus eigenem Recht klagt, entgegengehalten werden könnte.
- 2. Die Anschlussberufung ist zulässig und teilweise begründet.
- a. Dem Kläger steht der geltend gemachte Unfallersatztarif – zumindest für einen Teil der Mietzeit – zu.

Das Landgericht hat bei der Bemessung der Höhe des Schadensersatzanspruchs von dem für das Ersatzfahrzeug berechneten Mietzins 30 % abgesetzt, die die Streithelferin im Rahmen eines Unfallersatztarifes über den „Schwacke-Normaltarif“ hinaus berechnet hatte. Diese Entscheidung ist nicht bedenkenfrei.

Der Geschädigte kann vom Schädiger und dessen Haftpflichtversicherer nach § 249 Absatz 2 Satz 1 BGB als erforderlichen Herstellungsaufwand zwar nur den Ersatz derjenigen Mietwagenkosten verlangen, die ein verständiger, wirtschaftlich denkender Mensch in der Lage des Geschädigten für zweckmäßig und notwendig halten darf. Der Geschädigte verstößt allerdings noch nicht allein deshalb gegen das Wirtschaftlichkeitsgebot, weil er ein Kfz zu einem Unfallersatztarif anmietet, der gegenüber dem Normaltarif teurer ist, soweit die Besonderheiten dieses Tarifs mit Rücksicht auf die Unfallsituation (etwa Vorfinanzierung, das Risiko eines Ausfalls mit der Ersatzforderung wegen falscher Bewertung der Anteile am Unfallgeschehen durch den Kunden oder das Mietwagenunternehmen u.ä.) allgemein und gegenüber dem Normaltarif höheren Preis rechtfertigen (vgl. BGH, Urteil vom 05. März 2013 – VI ZR 245/11 –, juris m. Hinw. auf ständ. Rspr.).

Die Prüfung darf sich nicht darauf beschränken, ob spezifische Leistungen bei der Vermietung an Unfallgeschädigte allgemein einen Aufschlag rechtfertigen, wobei unter Umständen auch ein pauschaler Aufschlag auf den „Normaltarif“ in Betracht kommen könnte (vgl. BGH, Urteil vom 30. Januar 2007 – VI ZR 99/06 –, juris). Für die Ersatzpflicht eines solchen Unfallersatztarifes kommt es entsprechend im Einzelfall darauf an, ob die Besonderheiten dieses Tarifs mit Rücksicht auf die Unfallsituation einen gegenüber dem „Normaltarif“ höheren Preis rechtfertigen, weil sie auf Leistungen des Vermieters beruhen, die durch

die besondere Unfallsituation veranlasst und infolgedessen zur Schadensbehebung nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB erforderlich sind (vgl. BGH, Urteil vom 05. März 2013 – VI ZR 245/11 –, juris).

Hieran gemessen hat der Kläger hinreichend dargetan, dass und aus welchen Gründen am 14.04.2009 eine Eil- und Notsituation vorlag, die für den abzuschließenden Mietvertrag einen unfallbedingten Aufschlag von 30 % gerechtfertigt hatte. Der Kläger selbst und auch seine Ehefrau waren nicht gesund, insbesondere die Ehefrau bedurfte auf Grund ihrer Erkrankung durchgängig ärztlicher Hilfe, weswegen der Kläger auf die sofortige Zurverfügungstellung eines Ersatz-PKW angewiesen war. Er hat das Ersatzfahrzeug noch am Unfalltag anmieten müssen. In seiner Anschlussberufungsbegründung hat er hinreichend die unfallbedingten Mehrleistungen der Streithelferin vertieft, die aus betriebswirtschaftlicher Sicht den aus dieser Eil- und Notfallsituation bedingten, gegenüber dem „Normaltarif“ höheren, Mietpreis rechtfertigen. Dass dem Kläger am 14.04.2009 eine Anmietung zum Normaltarif ohne weiteres möglich gewesen wäre, hat die insoweit darlegungs- und beweisbelastete Beklagte überdies nicht substantiiert dargetan.

Der Anspruch auf Ausgleich des Unfallersatztarifes ist beschränkt auf den Zeitraum 14.04.2009 – einschl. 06.05.2009 (23 Tage), abzüglich der Zeiten vom 17.04.2009 – einschl. 28.04.2009 (12 Tage), für die ein Anspruch auf Zurückweisung durch das Landgericht nicht mehr geltend gemacht wird.

Für die Zeit ab dem 07.05.2009 (Tausch des PKW) vermag der Senat eine derartige Anmietsituation, in der der Kläger ein Fahrzeug zum Unfallersatztarif hätte anmieten können, nicht mehr sehen. Hier bleibt allein der Umstand, dass er nicht über eine Kreditkarte verfügte. Eine besondere Eil- und Notfallsituation war nicht mehr gegeben. Im Zuge seiner Überlegungen, den zunächst gemieteten PKW umzutauschen, sowie mit Blick auf die weiterhin notwendige Anmietzeit, hätte es dem Kläger schadensmindernd obliegen, mit der Streithelferin zumindest den Normaltarif zu vereinbaren.

- b. Der Kläger hat zudem Anspruch auf Ersatz der in der Mietwagenrechnung der Streithelferin aufgeführten Zusatzkosten für das Verbringen des Mietwagens zu und von dem Autohaus, allerdings nur in Höhe von 30,00 Euro brutto. Die Beklagte hat diesen Betrag bereits vorgerichtlich durch Zahlung anerkannt, wenn es in ihrem Schreiben vom 24.06.2009 heißt: „Berücksichtigt ist dabei ... auch ein Bruttopauschalbetrag von 30,00 Euro für Zustellung, Abholung u.a. Mahnleistungen.“ Ein darüber hinausgehender Schadensersatzanspruch erschließt sich nicht, da es dem Kläger möglich gewesen wäre, für 30,00 Euro den PKW selbst abzuholen und zurückzubringen. Dieses hat er sich in Erfüllung seiner Schadensminderungspflicht entgehen lassen.
- c. Im Ergebnis berechnet sich der Anspruch des Klägers auf Freihaltung wie folgt:

52 Tage Normaltarif (7 Wochen á 388,55 Euro, 3 Tage á 67,23 Euro)	2.907,54 Euro
11 Tage Unfallersatztarif (30 % auf 607,42 Euro (388,55 : 7 x 11))	182,22 Euro
52 Tage Kaskoversicherung (3 Wochen á 117,65 Euro, 2 Tage á 16,81 Euro)	873,98 Euro
-----	3.963,74 Euro
zzgl. 19 % Umsatzsteuer	753,11 Euro
-----	4.716,85 Euro
zzgl. Überführungskosten	30,00 Euro
abzgl. vorgerichtlicher Zahlung der Beklagten	928,00 Euro
-----	3.820,85 Euro

- d. Der Anspruch des Klägers auf Ersatz der vorgerichtlichen Kosten ergibt sich aus § 280, 281 BGB. Die nach dem Gegenstandswert von bis zu 4.000,00 Euro berechneten Anwaltskosten, die der Kläger aus abgetretenem Recht seiner Rechtsschutzversicherung fordern kann, betragen 402,81 Euro. Der Zinsanspruch ergibt sich aus § 291 BGB.
3. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92, 97, 101 ZPO
4. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Ziffer 10, 713 ZPO.
5. Gründe für die Zulassung der Revision nach § 543 Absatz 2 ZPO liegen nicht vor.

## Hinweise für die Prozesspraxis:

Das Oberlandesgericht liefert zunächst ein Beispiel für die korrekte Anwendung der „Segelanweisungen“ des BGH. Auch wenn die Anwendung beider Listen (Schwacke und Fraunhofer) grundsätzlich unbedenklich ist und die Anwendung der Erhebungsergebnisse zu weit voneinander abweichenden Werten führen kann, besteht kein Anlass zur Abänderung der Schwacke-Schätzung, sofern die Beklagte nicht vorgetragen hat, wie sich ihre allgemeinen Argumente auf den Fall

konkret auswirken. Dazu reichten die vorlegten üblichen Internetangebote nicht aus, da diese unter besonderen Bedingungen erhoben und nicht mit dem Fall vergleichbar sind. Sie zeigen eben nicht, wie sich die allgemeinen Erwägungen aus dem Beklagtenvortrag auf den konkreten Fall auswirken.

Trotzdem hat sich das Gericht – weitergehend als notwendig – zur Geeignetheit der Schätzgrundlagen geäußert. Einer wegen Anonymität vordergründigen Vorzugswürdigkeit der Fraunhoferliste stehen so erhebliche Nachteile gegenüber, dass die Anwendung der Schwackeliste geboten ist. Deren Werte sind ortsnah, breit gestreut und mit den richtigen Prämissen eingeholt.

Der BGH verweist in ständiger Rechtsprechung außerdem darauf, dass pauschale Aufschläge aufgrund allgemeiner Besonderheiten bei unfallbedingter Anmietung – unabhängig einer Prüfung von konkreten Kostenkalkulationen – gerechtfertigt sein könnten. Aufgrund des Vorliegens einer Eilbedürftigkeit der Anmietung, die der Kläger hinreichend dargetan hatte, sah das OLG Rostock auch einen pauschalen Aufschlag auf den „Normaltarif“ in Höhe von 30 % für gerechtfertigt. Die Kläger hatten verdeutlicht, welche allgemeinen unfallbedingten Mehrleistungen in Anspruch genommen wurden.

Von den Gerichten muss erwartet werden, dass die Vorgaben des BGH in Zukunft konsequent angewandt werden.

## Amtsgericht Köln lehnt die Rechtsprechung des OLG Köln weiter ab

1. Mietwagenkosten sind nach dem Schwacke-Automietpreisspiegel zu schätzen.
2. Die Fraunhofer-Liste ist zur Schätzung von Mietwagenkosten ungeeignet.
3. Ersparte Eigenaufwendungen sind nicht abzuziehen, wenn klassenniedriger angemietet oder abgerechnet wird.
4. Die Kosten für Zustellung und Abholung von Mietfahrzeugen sind erstattungsfähig.

*Amtsgericht Köln, Urteil vom 26.06.2014, Az. 271 C 240/13*

In dem Rechtsstreit XXX gegen XXX hat das Amtsgericht Köln im schriftlichen Verfahren mit einer Schriftsatzeinreichungsfrist bis zum 22.05.2014 durch die Richterin XXX für Recht erkannt:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 965,25 € zuzüglich Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz aus 105,68 € seit dem 20. August 2010, aus 188,12 € seit dem 7. Januar 2012, aus 243,07 € seit dem 27. Oktober 2012 und aus 428,38 € seit dem 1. Februar 2013 zu zahlen. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits tragen die Klägerin zu 15 % und die Beklagte zu 85 %.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Der jeweilige Vollstreckungsschuldner darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 100 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht der jeweilige Vollstreckungsgläubiger vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

## Sachverhalt:

Die Klägerin betreibt eine Mietwagenvermietung im Postleitzahlgebiet 254. Sie macht aus abgetretenem Recht gegen die Beklagte als Haftpflichtversi-

cherer Schadensersatzansprüche der jeweiligen Geschädigten in 4 Verkehrsunfällen für die Anmietung von Mietfahrzeugen geltend. Die Haftung der Beklagten für die den Geschädigten bei den Unfällen entstandenen Schäden dem Grunde nach ist zwischen den Parteien unstrittig. Die Parteien streiten über die Höhe der den Geschädigten zu erstattenden Mietwagenkosten.

### Fall 1:

Am XX. Juli 2010 kam es auf der Bundesautobahn XX Richtung XX / Kilometer XX zu einem Verkehrsunfall zwischen dem Fahrzeug der vorsteuerabzugsberechtigten Geschädigten XXX GmbH mit dem amtlichen Kennzeichen XXX und dem bei der Beklagten versicherten Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen XXX. Bei dem Fahrzeug der Geschädigten handelt es sich um einen XXX, der in die Mietwagenklasse 7 des Schwacke-Automietpreisspiegels (sog. „Schwacke-Liste“) einzusortieren ist. Die Geschädigte ließ ihr unfallbeschädigtes Fahrzeug reparieren. Für die Dauer der Reparatur vom 2. August 2010 bis einschließlich 6. August 2010 (insgesamt 5 Tage) nutzte die Geschädigte ein Mietfahrzeug der Klägerin. Bei dem Mietfahrzeug handelte es sich um einen XXX, der ebenfalls in die Mietwagenklasse 7 fällt. Berechnet wurde aber lediglich Mietwagenklasse 5.

Für die Anmietung des Fahrzeugs stellte die Klägerin einen Betrag in Höhe von 534,84 € netto in Rechnung. Davon entfallen 357,16 € netto auf die reine Anmietung (ohne jegliche Nebenkosten) sowie 67,25 € netto auf die Vereinbarung

einer Selbstbeteiligung im Rahmen der Kaskoversicherung von nur 333,00 €. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Rechnung (Bl. 42 der Akte) Bezug genommen. Zudem vereinbarte die Geschädigte mit der Klägerin, dass das Mietfahrzeug von einer weiteren Person, nämlich XXX, genutzt werden darf. Auf die Mietwagenrechnung zahlte die Beklagte lediglich einen Betrag von 318,73 €. Mit Schreiben vom 18. August 2010, bei der Klägerin eingegangen am 19. August 2010, lehnte die Beklagte eine weitere Regulierung ab. Der offene Rest in Höhe von 216,11 € wird mit der Klage verfolgt.

#### Fall 2:

Am XX. Mai 2011 kam es zu einem Verkehrsunfall zwischen dem Fahrzeug des Geschädigten XXX mit dem amtlichen Kennzeichen XXX und dem bei der Beklagten versicherten Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen XXX. Bei dem Fahrzeug des Geschädigten handelte es sich um einen XXX, der in die Schwacke-Mietwagenklasse 6 fällt. Der Geschädigte ließ das unfallbeschädigte Fahrzeug reparieren. Für die Dauer der Reparatur nutzte der Geschädigte für 3 Tage ein Mietfahrzeug der Klägerin. Bei dem Mietfahrzeug handelte es sich um einen XXX, der in die Mietwagenklasse 5 einzusortieren ist. Der Geschädigte vereinbarte mit der Klägerin, dass die Selbstbeteiligung im Rahmen der Kaskoversicherung auf 500,00 € reduziert wird. Außerdem wurde vereinbart, dass das Mietfahrzeug zum Reparaturbetrieb zugestellt und von dort wieder abgeholt wird.

Für die Anmietung stellte die Klägerin insgesamt einen Betrag von 401,25 € in Rechnung. Wegen der Einzelheiten wird auf die Rechnung (Bl. 46 der Akte) Bezug genommen. Die Beklagte zahlte lediglich 202,88 €. Mit Schreiben vom 4. Januar 2012, bei der Klägerin eingegangen am 6. Januar 2012, lehnte die Beklagte weitere Zahlungen ab. Der offene Restbetrag in Höhe von 198,73 € wird mit der Klage verfolgt.

#### Fall 3:

Am XX. März 2012 kam es auf der XXX Straße in XXX zu einem Verkehrsunfall zwischen dem Fahrzeug des Geschädigten mit dem amtlichen Kennzeichen XXX und dem bei der Beklagten versicherten Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen XXX. Bei dem Fahrzeug des Geschädigten handelte es sich um einen XXX, der in die Schwacke-Mietwagenklasse 4 fällt. Der Geschädigte ließ das unfallbeschädigte Fahrzeug reparieren. Für die Dauer der Reparatur vom 23. März 2012 bis einschließlich zum 29. März 2012 (insgesamt 7 Tage) mietete der Geschädigte ein Mietfahrzeug der Klägerin. Vermietet wurde ein XXX, der in die Schwacke-Mietwagenklasse 2 fällt. Der Geschädigte vereinbarte mit der Klägerin, dass die Selbstbeteiligung im Rahmen der Kaskoversicherung auf 500,00 € reduziert wird.

Für die Anmietung wurde seitens der Klägerin ein Betrag in Höhe von 461,99 € in Rechnung gestellt. Wegen der Einzelheiten wird auf die Rechnung (Bl. 51 der Akte) Bezug genommen. Die Beklagte zahlte lediglich einen Betrag von 218,92 €. Die Klägerin setzte daraufhin mit Schreiben vom 18. Oktober 2012 eine Frist zur Zahlung des Restbetrags bis zum 26. Oktober 2012, welche die Beklagte verstreichen ließ. Der offene Restbetrag in Höhe von 243,07 € wird mit der Klage verfolgt.

#### Fall 4:

Am XX August 2012 kam es zu einem Verkehrsunfall zwischen dem Fahrzeug der vorsteuerabzugsberechtigten Geschädigten XXX AG mit dem amtlichen Kennzeichen XXX und dem bei der Beklagten versicherten Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen XXX. Bei dem Fahrzeug der Geschädigten handelte es sich um einen XXX, der in die Schwacke-Mietwagenklasse 4 fällt. Die Geschädigte ließ das unfallbeschädigte Fahrzeug reparieren. Für die Dauer der Reparatur nutzte sie für 9 Tage ein Mietfahrzeug der Klägerin. Bei dem Mietfahrzeug handelte es sich um einen XXX, der in die Schwacke-Mietwagenklasse 2 fällt. Die Geschädigte vereinbarte mit der Klägerin dass die Selbstbeteiligung im Rahmen der Kaskoversicherung auf 500,00 € reduziert wird. Ebenfalls wurde vereinbart, dass das Mietfahrzeug zum Reparaturbetrieb zugestellt und von dort wieder abgeholt wird.

Für die Anmietung stellte die Klägerin insgesamt einen Betrag in Höhe von 699,05 € netto in Rechnung. Wegen der Einzelheiten wird auf die Rechnung (Bl. 59 der Akte) Bezug genommen. Die Beklagte regulierte lediglich einen Betrag von 227,43 €. Mit Schreiben vom 29. Januar 2013, der Klägerin zugegangen am 31. Januar 2013, verweigerte die Beklagte die Zahlung des noch offenen Restbetrages in Höhe von 471,62 €. Dieser wird nun mit der Klage geltend gemacht.

Die Klägerin ist der Ansicht, ihr stünde ein Anspruch auf Zahlung in Höhe des geltend gemachten Betrages zu. Insbesondere sei in dem Grundtarif der Schwacke-Liste 2011 eine Haftungsreduzierung, also eine verringerte Selbstbeteiligung im Rahmen der Vollkaskoversicherung, auf 500,00 € nicht enthalten.

Die Klägerin beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin 1.129,17 € zuzüglich Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz gemäß § 247 BGB aus 216,11 € seit dem 20. August 2010, aus 198,37 € seit dem 7. Januar 2012, aus 243,07 € seit dem 27. Oktober 2012, aus 471,62 € seit dem 1. Februar 2013 zu zahlen;
2. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, auf die von der Klägerin eingezahlten Gerichtskosten (Gebühren und Auslagen) Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz gemäß § 247 BGB seit dem Zeitpunkt der Einzahlung der Gerichtskosten bei der Gerichtskasse bis zum Tag des Eingangs des Kostenfestsetzungsantrags bei Gericht nach Maßgabe der ausgerichteten Kostenquote zu zahlen.

Die Beklagte beantragt, die Klage abzuweisen.

Sie ist der Ansicht, bei der Schätzung der erforderlichen Mietwagenkosten sei der Fraunhofer-Liste gegenüber der Schwacke-Liste der Vorzug zu geben. Die Schwacke-Liste sei als Schätzgrundlage ungeeignet. Außerdem schieben Zusatzkosten für eine Haftungsbefreiung deshalb aus, da diese in den Schwacke-Listen ab 2011 bereits eingepreist seien.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf den Akteninhalt, insbesondere auf die wechselseitig eingereichten Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen Bezug genommen.

### Entscheidungsgründe:

Die Klage ist im zuerkannten Umfang begründet. Im Übrigen ist sie unbegründet.

Der Klageantrag zu 1) ist überwiegend begründet. Die Klägerin hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Zahlung von weiterem Schadensersatz in Höhe von 965,25 € aus den §§ 7 StVG, 249, 398 BGB, 115 VVG.

Die geltend gemachten Mietwagenkosten sind in der Höhe von 1.933,21 € erforderlich im Sinne von § 249 Abs. 2 S. 1 BGB. Danach kann die Klägerin als erforderlichen Herstellungsaufwand nur den Ersatz der Mietwagenkosten verlangen, die ein verständiger, wirtschaftlich denkender Mensch in der Lage des jeweils Geschädigten für zweckmäßig und notwendig halten darf. Der Geschädigte ist dabei ebenso wie in anderen Fällen, in denen er die Schadensbeseitigung selbst in die Hand nimmt, nach dem Wirtschaftlichkeitsgebot gehalten, im Rahmen des ihm Zumutbaren von mehreren möglichen den wirtschaftlicheren Weg zur Schadensbehebung zu wählen (st. Rspr., zuletzt etwa BGH, Urteil vom 09. März 2010 – VI ZR 6/09 –, juris-Rn. 8). Das Gericht hat sich zur Bemessung der Schadenshöhe der Schadensschätzung nach § 287 ZPO bedient und als Schätzgrundlage auf den Schwacke-Automietpreisspiegel aus dem jeweiligen Anmietjahr zurückgegriffen. Dabei stellt die Schwacke-Liste die Schätzgrundlage für die Obergrenze der erstattungsfähigen Kosten dar. Sofern die tatsächlich angefallenen Kosten geringer sind, als die in der Schwacke-Liste ausgewiesenen Kosten, erachtet das Gericht lediglich Erstere als erstattungsfähig.

Das Gericht erachtet den Schwacke-Automietpreisspiegel als eine geeignete

Schätzgrundlage für die Beurteilung der Höhe der Mietwagenkosten (so auch ständige Rechtsprechung der 11. Kammer des Landgerichts Köln, etwa Urteil vom 13. August 2013 – 11 S 374/12 –, juris-Rn. 13). Es entspricht auch der höchstgerichtlichen Rechtsprechung, dass in Ausübung des tatrichterlichen Ermessens gemäß § 287 ZPO der „Normaltarif“ auf der Grundlage des Schwacke-Mietpreisspiegels im maßgeblichen Postleitzahlgebiet ermittelt werden kann (so etwa BGH, Urteil vom 12. April 2011– VI ZR 300/09 –, juris-Rn. 17 f.; BGH, Urteil vom 17. Mai 2011 – VI ZR 142110 –, juris-Rn. 7).

Auch im konkreten Fall greift das Gericht zur Schadensschätzung auf den Schwacke-Mietpreisspiegel zurück, da die Beklagte nicht mit konkreten Tatsachen aufgezeigt hat, dass sich die von ihr geltend gemachten Mängel der Schätzgrundlage auf den zu entscheidenden Fall in erheblichem Umfang auswirken (BGH NJW 2011, 1947).

Hierzu reicht der allgemeine Verweis der Beklagten auf die Fraunhofer-Liste als alternative Schätzgrundlage gerade nicht, da es sich hierbei nicht um eine konkrete Tatsache handelt (BGH, Urteil vom 22. Februar 2011 – VI ZR 353/09 –, juris-Rn. 8). Ebenso wenig genügt allein der Umstand, dass der Schwacke-Automietpreisspiegel und die von der Beklagten zitierte Erhebung des Fraunhofer-Instituts im Einzelfall zu deutlich voneinander abweichenden Ergebnissen führen können, um Zweifel an der einen oder der anderen Erhebung als Schätzgrundlage zu begründen (BGH, Urteil vom 12. April 2011– VI ZR 300/09 –, juris-Rn. 18).

Auch bei näherer Vergleichsbetrachtung der beiden Erhebungen vermag die Fraunhofer-Liste die Ergebnisse des Schwacke-Automietpreisspiegels nicht zu entkräften. Erstere erachtet das Gericht aus verschiedenen Gründen als ungeeignet.

Zunächst ist die Schwacke-Liste regional weitaus differenzierter als die Fraunhofer-Liste. Während Erstere durchweg nach dreistelligen Postleitzahlbereichen gegliedert ist, beschränkt sich die Fraunhofer-Untersuchung auf zweistellige, hinsichtlich der telefonischen Erhebung sogar auf einstellige Postleitzahl-Bereiche, sodass die Gefahr besteht, dass regionale Besonderheiten nicht ausreichend berücksichtigt werden (OLG Stuttgart, Urteil vom 08. Juli 2009 – 3 U 30/09 –, juris-Rn. 44).

Hinzu kommt, dass es sich bei der weit überwiegenden Anzahl der vom Fraunhofer-Institut gesammelten Mietwagenangebote um Internetangebote handelt. Dabei wurde die Internet-Recherche zudem auf Internet-Portale beschränkt, die eine verbindliche Buchung erlauben und damit auf die vorhandenen namhaften und großen Anbieter. Solche Angebote sind in einer Unfallsituation nicht aussagekräftig. Es handelt sich bei den Internetangeboten um besonders günstige, nur für einen bestimmten Zeitraum verfügbare Angebote, deren Berücksichtigung zu einer Verfälschung des Ergebnisses führen kann. Auch der BGH geht davon aus, dass es sich bei Mietwagenangeboten im Internet um einen Sondermarkt handelt, der nicht ohne weiteres mit dem „allgemeinen“ regionalen Mietwagenmarkt vergleichbar sein muss (BGH, Urteil vom 02. Februar 2010 – VI ZR 7/09 –, juris-Rn. 21). Im Gegensatz dazu beruhen die nach der Schwacke-Liste ermittelten Werte auf Preisprospekten von Mietwagenanbietern. Soweit dabei auf das Internet zurückgegriffen wird, handelt es sich lediglich um dort veröffentlichte feste Preislisten der einzelnen Mietwagenunternehmen und gerade nicht um interaktive Internetangebote, deren Preise abhängig von Angebot und Nachfrage schwanken.

Dass der Schwacke-Liste dabei keine anonymen Befragungen zugrunde liegen, führt nicht zu ihrer Unbrauchbarkeit als Schätzgrundlage. Ein methodisch falscher Ansatz bei den Ermittlungen der offenen Befragung ist nicht zu erkennen. Den befragten Unternehmen kann auch bei der offenen Befragung nicht unterstellt werden, dass sie wahrheitswidrig falsche Angaben gemacht haben (AG Köln, Urteil vom 11. September 2013 – 265 C 243/ 12 –, juris-Rn. 14).

Gegen die Heranziehung der Fraunhofer-Liste als Schätzgrundlage spricht wei-

terhin, dass Grundlage der Erhebungen eine Vorbuchungszeit von einer Woche war. Diese kann aber regelmäßig bei der Anmietung eines Fahrzeuges aus Anlass eines Unfalls nicht eingehalten werden und bildet daher in solchen Fällen die Ausnahme. Die Schwacke-Liste hingegen berücksichtigt eine kurze Vorbuchfrist.

Zuletzt spricht auch die Tatsache, dass für die Autoanmietung im Internet durchweg eine Kreditkarte erforderlich ist, gegen die Fraunhofer-Liste. Der Einsatz einer Kreditkarte ist dem Geschädigten nicht ohne weiteres zumutbar (OLG Köln, Urteil vom 18. August 2010 – 5 U 44/10, I-5 U 44/10 –, juris-Rn. 7) und darüber hinaus verfügt auch nicht jeder Geschädigte zwangsläufig über eine Kreditkarte.

Das Gericht sieht sich in Anbetracht der obigen Ausführungen nicht zu einer weiteren Sachaufklärung veranlasst.

Auch unter Berücksichtigung der jüngsten Rechtsprechung des OLG Köln (Urteile vom 30. Juli 2013 – 15 U 186/12 – und – 15 U 212/12 –, Urteil vom 01. August 2013 – 15 U 09/12) sieht das Gericht keine Veranlassung, von der Schwacke-Liste als Schätzgrundlage abzuweichen. Das OLG Köln schätzt gemäß § 287 ZPO den ortsüblichen Normaltarif nunmehr anhand des arithmetischen Mittels, das sich aus dem Schwacke-Automietpreisspiegel und dem Automietpreisspiegel des Fraunhofer Instituts ergibt. Dies sei nach derzeitigem Erkenntnisstand am ehesten geeignet, die beiden Listen innewohnenden Mängel auszugleichen und so zu einem verlässlichen, den tatsächlichen Gegebenheiten vergleichbaren Ergebnis zu kommen (OLG Köln, Urteil vom 30. Juli 2013 – 15 U 212112 –, juris-Rn. 30). Aus bereits genannten Gründen hat das erkennende Gericht jedoch keine durchgreifenden Bedenken gegen die Schwacke-Liste. Zudem erscheint es einerseits methodisch nicht ganz nachvollziehbar, aus zwei vermeintlich mangelhaften Erhebungen durch Bildung eines arithmetischen Mittels eine geeignete Schätzgrundlage zu bilden (AG Köln, Urteil vom 11. September 2013 – 265 C 243/12 –, juris-Rn. 17). Andererseits legt auch der Senat bei der Schadensschätzung – in Ermangelung entsprechender Angaben bei der Fraunhofer-Liste – wiederum die in der Nebenkostentabelle der zeitlich anwendbaren Schwacke-Liste angegebenen (Brutto-) Werte zu Grunde (OLG Köln, Urteil vom 30. Juli 2013 – 15 U 212/12 –, juris-Rn. 44).

Zu berücksichtigen ist jedoch einerseits, dass die nach der Schwacke-Liste geschätzten grundsätzlich ersatzfähigen Kosten durch die tatsächlich angefallenen Kosten begrenzt sind (AG Köln, Urteil vom 26. November 2012 – 261 C 122/12 –, juris-Rn. 20; OLG Köln, Urteil vom 02. März 2007 – 19 U 181/06 –, juris-Rn. 35). Die Schwacke-Liste stellt lediglich eine Schätzgrundlage für die Obergrenze der Kosten dar, sie kann nicht die ersatzfähigen Kosten über den tatsächlich angefallenen Betrag hinaus heraufsetzen. Wenn tatsächlich niedrigere Kosten angefallen sind, sind auch nur diese zu ersetzen.

Andererseits gilt es in den Fällen 1 und 4 zu berücksichtigen, dass die Geschädigten jeweils vorsteuerabzugsberechtigt sind, sodass auch die Klägerin lediglich Nettokosten ersetzt verlangen kann. Die in der Schwacke-Liste ausgewiesenen Kosten beinhalten die Mehrwertsteuer, die dann in den Fällen 1 und 4 abzuziehen war.

Kosten für eine abgeschlossene Haftungsreduzierung im Rahmen einer Kaskoversicherung sind nur ersatzfähig, soweit diese nicht schon in die Werte der Schwacke-Liste eingepreist sind (OLG Köln, Urteil vom 30. Juli 2013 – 15 U 212/12 –, juris-Rn. 48). Bereits eingepreist in den Normaltarif der Schwacke-Liste sind ab dem Jahr 2011 die Kosten der Kaskoversicherung mit einem Selbstbehalt von 500,00 € (vgl. Editorial der Schwacke-Liste 2011, Seite 3).

Nach diesen Grundsätzen sind folgende Kosten für die Anmietung der Ersatzfahrzeuge – unter Berücksichtigung der Haftungsreduzierung und exklusive weiterer Nebenkosten – erstattungsfähig:

In Fall 1 können hierfür Kosten in Höhe von 424,41 € ersetzt verlangt wer-

den. Geschätzt nach der Schwacke-Liste 2010 (Anmietjahr 2010, Anmietdauer 5 Tage (3+1+1), Mietwagenklasse 5 (abgerechnet), Postleitzahlbereich 254, Modus-Wert, netto-Preise) wären Kosten in Höhe von 415,97 € zuzüglich Kosten für die Haftungsreduzierung von 92,44 € (insgesamt 508,41 €) erstattungsfähig. Da jedoch tatsächlich nur Kosten in Höhe von 424,41 € angefallen sind, können auch nur diese ersetzt verlangt werden.

In Fall 2 können hierfür Kosten in Höhe von 345,00 € ersetzt verlangt werden. Geschätzt nach der Schwacke-Liste 2011 (Anmietjahr 2011, Anmietdauer 3 Tage, Mietwagenklasse 5, Postleitzahlbereich 254, Modus-Wert) wären Kosten in Höhe von 345,00 € erstattungsfähig. Diese beinhalten – wie bereits dargelegt – schon eine Haftungsreduzierung auf eine Selbstbeteiligung von 500,00 €. Da die tatsächlich angefallenen Kosten für die Anmietung des Ersatzfahrzeugs mit einer Selbstbeteiligung von 500,00 € mit 354,83 € darüber liegen, ist lediglich der Betrag von 345,00 € erstattungsfähig.

In Fall 3 können für die Anmietung des Ersatzfahrzeuges samt Haftungsreduzierung auf 500,00 € (ohne Berücksichtigung sonstiger Nebenkosten) Kosten in Höhe von 461,99 € ersetzt verlangt werden. Geschätzt nach der Schwacke-Liste 2012 (Anmietjahr 2012, Anmietdauer 7 Tage, Mietwagenklasse 2, Postleitzahlbereich 254, Modus-Wert) wären Kosten in Höhe 544,00 € erstattungsfähig. Diese beinhalten bereits eine Haftungsreduzierung auf eine Selbstbeteiligung von 500,00 €. Da die tatsächlich angefallenen Kosten für die Anmietung des Ersatzfahrzeugs mit einer Selbstbeteiligung von 500,00 € mit 461,99 € darunter liegen, sind auch nur diese erstattungsfähig.

In Fall 4 können hierfür Kosten in Höhe von 616,81 € ersetzt verlangt werden. Geschätzt nach der Schwacke-Liste 2012 (Anmietjahr 2012, Anmietdauer 9 Tage (7+1+1), Mietwagenklasse 2, Postleitzahlbereich 254, Modus-Wert, netto-Preise) wären Kosten in Höhe von 616,81 € erstattungsfähig. Diese beinhalten bereits eine Haftungsreduzierung auf eine Selbstbeteiligung von 500,00 €. Da die tatsächlich angefallenen Kosten für die Anmietung des Ersatzfahrzeugs mit einer Selbstbeteiligung von 500,00 € mit 660,05 € darüber liegen, ist lediglich der Betrag von 616,81 € erstattungsfähig.

Ein Abzug wegen ersparter Eigenaufwendungen war nicht vorzunehmen. Ein solcher unterbleibt, wenn der Geschädigte entweder – wie in den Fällen 2, 3 und 4 – ein Fahrzeug anmietet, das in eine niedrigere Schwacke-Mietwagenklasse fällt als sein unfallbeschädigtes Fahrzeug (BGH, Urteil vom 05. März 2013 – VI ZR 245/11 –, juris-Rn.26; OLG Hamm, Urteil vom 14. Juni 1999 – 6 U 199/98) oder – wie im Fall 1 – ein klassentieferes Fahrzeug abgerechnet wird.

Hinsichtlich der weiteren geltend gemachten Nebenkosten gilt Folgendes: Die in Fall 1 geltend gemachten Kosten für einen Zusatzfahrer sind nicht erstattungsfähig. Ausweislich der Rechnung (Bl. 42 d. A.) fielen hierfür keine zusätzlichen Kosten an.

Die Geschädigten in den Fällen 2 und 4 haben Ansprüche auf Erstattung der Kosten für Zustellung und Abholung, die gem. § 398 BGB auf die Klägerin übergegangen sind. Den Geschädigten kann nicht zugemutet werden, das Mietfahrzeug bei der Mietwagenstation abzuholen bzw. es dorthin zu bringen, da sie nach § 249 BGB gerade so zu stellen sind, wie sie ohne das schadensstiftende Ereignis stehen würden (LG Aachen, Urteil vom 28. Juni 2013 – 5 S 1/13 –, juris-Rn. 19, OLG Köln, Urteil vom 20. März 2012 – I-15 U 170/11, 15 U 170/11 –, juris-Rn. 29). Der Höhe nach ist in Fall 2 ein Betrag von 46,00 € und in Fall 4 ein Betrag von 39,00 € (netto) erstattungsfähig. Zwar weist auch die Rechnung im Fall 1 Kosten in Höhe von 39,00 € netto für Zustellen und Abholen aus. Allerdings fehlt es an diesbezüglichem schriftsätzlichen Vortrag, sodass der Klägerin diese Kosten nicht zuzusprechen waren. Der Kläger trägt schriftsätzlich nur vor, dass in Fall 1 Nebenkosten für eine Haftungsreduzierung im Rahmen der Kaskoversicherung auf 333,00 € sowie für die Nutzung des Mietfahrzeugs durch einen Zusatzfahrer anfielen.

Der auf der Rechnung im Fall 1 ausgewiesene 20 %-ige Aufschlag für

die Erbringung unfallspezifischer Leistungen kann nicht verlangt werden. Grundsätzlich stellt der sich aus dem Schwacke-Automietpreisspiegel ergebende Normaltarif die Höchstgrenze dar, die ein Geschädigter aufgrund einer unfallbedingten Anmietung als erforderlich ersetzt verlangen kann. Einen Anspruch auf Ersatz eines den Normaltarif übersteigenden Betrages (sog. Unfallersatztarif) hat der Geschädigte nur dann, wenn die Anmietung eines Fahrzeugs gerade in einer typischen Situation der „Unfallersatzanmietung“ geschieht. Nur dann besteht ein kausaler Zusammenhang zwischen einerseits der Anmietung des jeweiligen Fahrzeugs und andererseits dem gerade mit Blick auf die Situation der Unfallersatzanmietung typischerweise anfallenden und pauschal kalkulierten Zusatzaufwand (OLG Köln, Urteil vom 01. August 2013 – 1-15 U 9/12, 15 U 9/12 –, juris-Rn. 65). Mit anderen Worten muss die Anmietung in einer gerade durch die Besonderheiten der Unfallsituation geprägten Eilbedürftigkeit und Notlage erfolgen. Das ist hier jedoch nicht ersichtlich. Hierzu fehlt es ebenfalls an klägerischem Vortrag.

Nach diesen Gesichtspunkten ergibt sich folgende Endabrechnung:

In Fall 1 ist ein Betrag von 424,41 € erstattungsfähig. Hierauf zahlte die Beklagte bereits 318,73 €, sodass in dieser Höhe Erfüllung eingetreten ist (§ 362 BGB) und nur noch 105,68 € gefordert werden können.

In Fall 2 ist ein Betrag von 391,00 € erstattungsfähig. Hierauf zahlte die Beklagte bereits 202,88 €, sodass in dieser Höhe Erfüllung eingetreten ist (§ 362 BGB) und nur noch 188,12 € gefordert werden können.

In Fall 3 ist ein Betrag von 461,99 € erstattungsfähig. Hierauf zahlte die Beklagte bereits 218,92 €, sodass in dieser Höhe Erfüllung eingetreten ist (§ 362 BGB) und nur noch 243,07 € gefordert werden können.

In Fall 4 ist ein Betrag von 655,81 € erstattungsfähig. Hierauf zahlte die Beklagte bereits 227,43 €, sodass in dieser Höhe Erfüllung eingetreten ist (§ 362 BGB) und nur noch 428,38 € gefordert werden können.

Die Zinsansprüche ergeben sich aus dem Gesichtspunkt des Verzugs (§§ 286, 288 BGB).

Der Klageantrag zu 2), der Feststellungsantrag hinsichtlich der Verzinsung des eingezahlten Kostenvorschusses, ist hingegen unbegründet. Zwar ist ein materiell-rechtlicher Kostenerstattungsanspruch neben einem prozessualen nicht von vorneherein ausgeschlossen (vgl. BGHZ 45, 251, 256 f., BGHZ 52, 393, 396; BGH NJW 2007, 1458), doch erfordert neben dem Nachweis einer Verzugslage auch der eingetretene Schaden besonderer Darlegung. Die Klägerin begehrt hier Verzugszinsen nicht auf die verzugsauslösende Geldschuld, sondern für ihre Geldaufwendungen als Gläubigerin, die sie getätigt hat, um mit gerichtlicher Hilfe eine nach ihrer Ansicht berechnete Geldforderung durchzusetzen. In Fällen dieser Art kann zur Schadensbemessung nicht auf die abstrakten Regelungen des § 288 Abs. 1 S. 2 BGB zurückgegriffen werden. Der Schaden kann allenfalls in einer konkreten Aufwendung von Zinsen (z. B. durch Kreditaufnahme oder Kontoüberziehung) oder in dem Verlust einer Zinsanlagemöglichkeit für den als Gerichtskosten eingezahlten Geldbetrag liegen (OLG Karlsruhe, Urteil vom 10. Juli 2012 – 8 U 66/11 –, juris-Rn.49 f.). An der Darlegung eines solchen eingetretenen Schadens fehlt es hier.

Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf den §§ 92 Abs. 1 S. 1 Alt. 2 und 708 Nr. 11, 711 ZPO. Der Streitwert wird auf 1.129,17 € festgesetzt.

## Hinweise für die Praxis:

Das Gericht begründet ganz konkret, warum es in der Schwackeliste eine verwendbare und im Vergleich mit der Fraunhofer die vorzugswürdige Schätzgrundlage sieht. Es geht auch ausführlich auf die Argumente der Beklagten ein und weist sie als unkonkret und nicht ausreichend zurück. Widersprüche in der Rechtsprechung des OLG Köln werden wiederholt dargestellt.

## Konkrete Anforderungen an günstigere Angebote

Das Gericht bestätigt seine Rechtsprechung zur Anwendung der Schwacke-Liste. Ein Verweis auf Fraunhofer ist kein konkreter Einwand gegen Schwacke und Fraunhofer auch nicht vorzugswürdig. Günstigere Angebote sind nur relevant, wenn ihre Konditionen mit denen der tatsächlichen Anmietung übereinstimmen (Ort und Zeitraum der Anmietung, Nebenleistungen, unbegrenzte Kilometer, offene Mietdauer, Fahrzeugmodell). Die Einholung eines Sachverständigengutachtens ist nicht weiterführend. Ein Aufschlag i.H.v. 21 % für unfallbedingte Zusatzleistungen des Vermieters (Vorfinanzierung, Haftungsrisiko, Vorhaltung schlecht ausgelasteter Fahrzeuge und eines Not-

dienstes) ist zu erstatten. Der Geschädigte ist erst zur Erkundigung nach günstigeren/anderen Angeboten gehalten, wenn der ihm angebotene Tarif erkennbar überhöht ist (ab 50 % über einem Mittelwert); liegen die Tarife darunter, sind diese nicht zu beanstanden und dem Geschädigten ist die ausgebliebene Erkundigung nicht vorzuwerfen. Nebenkosten sind zu erstatten, soweit sie erforderlich waren. Ein Aufschlag i.H.v. 30 % für „Versicherungsabwicklung“ ist als unfallbedingte Zusatzleistung zu erstatten.

*Oberlandesgericht Dresden, Urteil vom 26.03.2014, Az. 7 U 1110/13*

## Ade 15 % Eigensparnisabzug

Das Kammergericht betont das freie Schätzungsermessen des Erstrichters. Nach vielen Jahren des Beharrens der Berliner Rechtsprechung auf den viel zu hohen Eigensparnis-Abzug von 15 Prozent wurde dieser vom Kammergericht nun auf 10 Prozent gesenkt. Eine Rechtsprechung, wahlweise immer den niedrigeren Betrag aus Rechnung oder Listenwert der Schätzgrundla-

ge zuzusprechen, wurde korrigiert. Nebenkosten für Haftungsreduzierung und Kosten wintertauglicher Bereifung wurden zugesprochen und dazu das Ersturteil korrigiert.

*Kammergericht Berlin, Urteil vom 08.05.2014, Az. 22 U 199/13*

## Schwacke mit Anonymität und durch Stichproben geprüft

Die Schwacke-Liste hat kein Problem fehlender Anonymität der wissenschaftlichen Methode. Zitat: „Die Schwacke-Liste muss aber keine anderen Anforderungen erfüllen als ein Geschädigter ... Tatsächlich sind Grundlage der Datenerfassung der Schwacke-Liste „die gedruckten bzw. auch auf Datenträgern oder im Internet vorhandenen hauseigenen Prospekte und Darstellungen, die einem Kunden offeriert werden“. Angebotslisten, die im

Internet als pdf-file hinterlegt sind, werden ausgedruckt. Die zugesandten Preisinformationen werden mittels Plausibilitätskontrollen und durch anonyme Stichproben überprüft (Schwacke-Liste, Seite 4).“

*Landgericht Frankfurt/Main, Urteil vom 13.03.2014, Az. 2-15 S 148/13*

## Schwacke erhält weiterhin den Vorzug vor Fraunhofer

Das Landgericht Köln hat entschieden, dass nur die Schwacke-Liste eine geeignete Schätzgrundlage darstellt. Alle von der Beklagten dagegen

vorgebrachten Einwände werden mit Bezug zur Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes zurückgewiesen.

*Landgericht Köln, Urteil vom 20.05.2014, Az. 11 S 306/13*

## Klarstellungen zu Erforderlichkeit, Schadenminderungspflicht und Beweislast

Der Bundesgerichtshof hat wiederholt klargestellt, dass der Tatrichter in Ausübung des Ermessens gem. § 287 ZPO den „Normaltarif“ grundsätzlich auf der Grundlage des Schwacke-Mietpreisspiegels im maßgebenden Postleitzahlengebiet ermitteln kann. Die Beklagte vermengte die Frage der Erforderlichkeit mit der Frage der Schadenminderungspflicht, da sie meinte, die Klägerin habe im Übrigen darzulegen und ggf. zu beweisen, dass dem Geschädigten kein wesentlich günstigerer Tarif zugänglich gewesen sei. Es obliege stattdessen der Beklagten, konkrete Umstände aufzuzeigen, aus denen sich ergibt, dass dem Geschädigten ein günstigerer Tarif ohne weiteres zugänglich war. Das heißt, die Eignung der herangezogenen Listen oder Tabellen bedarf 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. Es wäre daher Aufgabe der Beklagten gewesen, konkrete Mängel dieses Mietpreisspiegels aufzuzeigen und entsprechenden Sachvortrag zu halten, dass ein vergleichbares Fahrzeug zu einem wesentlich günstigeren Preis von einem anderen, von ihr bezeichneten Mietwagenunternehmen hätte angemietet werden können. Sie hätte deutlich günstigere Angebote anderer Anbieter für den konkreten streitgegenständlichen Zeitraum am Ort der Anmietung aufzeigen müssen, um Zweifel an der Schätzungsgrundlage zu wecken (BGH, Urteil vom 18.12.12, VI ZR 316/11).

*Landgericht Stuttgart, Urteil vom 04.06.2014, Az. 13 S 205/13*

## Auch bei Mittelwertlinie eines Gerichtes hören die Prozesse nicht auf

Das Gericht wendet – mit unkonkreten und fragwürdigen Begründungen, aber mit Verweis auf OLG Köln – den Mittelwert der bekannten Schätzlisten an und spricht vollen weiteren Schadenersatz in Höhe von ca. 5.000 Euro aus mehreren Schadenfällen zu. Das Urteil zeigt den Trugschluss der Rechtsprechung auf, ein Abweichen von der Schwackelinie hin zum Mittelwert würde dazu führen, dass die Versicherungswirtschaft hiernach erstattungs-

fähige Mietwagenkosten freiwillig bezahlen würde. Weiterhin kritisch zu hinterfragen sind die Berücksichtigung der Gesamtmietdauer durch Siebel-Wochenpreise und die Annahme, dass lediglich Haftungsreduzierungen unter 500 Euro SB weitere erstattungsfähige Kosten darstellen.

*Landgericht Aachen, Urteil vom 07.08.2014, Az. 10 O 89/14*

## Wochenpauschalen nur eingeschränkt anwendbar (auf den individuellen Fall anzupassen)

Die Methode der Berechnung eines Vergleichswertes für angemessene Mietwagenforderungen nach § 287 ZPO kann bei anfangs absehbarer längerer Mietdauer mittels Wochenpauschalen erfolgen. Der BGH führte dazu aus:

„Sie (Anmerkung: die Streitverkündete) weist selbst darauf hin, dass das Fahrzeug des Klägers einen Totalschaden erlitten hatte. Unter diesen Umständen und auf der Grundlage der tatsächlichen Anmietdauer von 14 Tagen durfte das Berufungsgericht im Rahmen seiner tatrichterlichen Würdigung ohne Rechtsfehler davon ausgehen, dass zum Zeitpunkt der Anmietung damit zu rechnen war, dass das Ersatzfahrzeug wenigstens für eine Woche benötigt würde.“ (BGH vom 09.03.2010 – VI ZR 6/09)

Entgegen der Auffassung der Beklagten kann jedoch in dem hier zu beurteilenden Fall eine Wochenpauschale keine Berechnungsgrundlage sein. Denn dem Geschädigten lagen zu Beginn der Ersatzanmietung Informationen für eine längere Mietdauer nicht vor. Aus diesem Grund

- konnte das Mietende mit dem Vermieter des Fahrzeuges nicht konkret vereinbart werden
- wurde zwischen Geschädigtem und Vermieter anfangs davon ausgegangen, dass das verunfallte Fahrzeug bereits nach weniger Tagen wieder zur Verfügung stehe und der Mietwagen zurückgegeben würde.

Damit unterscheidet sich dieser Fall in diesem bedeutenden Punkt von dem Fall, den der BGH zu entscheiden hatte und in dem er den Revisionsangriff auf die Anwendung einer Wochenpauschale abgelehnt hatte.

Da anhand des vorliegenden Beschädigungsbildes anfangs von einer Mietdauer von ca. ... Tagen auszugehen war und die am .... und am ....

vorliegenden Informationen darauf schließen ließen, dass es jeweils nur eine wenige Tage andauernde Verzögerung geben würde, sind für die gesamte Mietdauer die Werte der 3-Tages-Pauschalen (alternativ Tagespreise) anzuwenden.

Darauf beruhende Vergleichsrechnung nach der Schwackeliste Automietpreisspiegel 2013, PLZ XXX:

3 mal 3-Tages-Tarif, Gruppe 1 á 243 Euro (Modus, inkl. Kasko 750 SB)	= 729 Euro
9 Tage Haftungsreduzierung SB 350 á 18 Euro (Modus)	= 162 Euro
9 Tage Zusatzfahrer-Gebühr (Modus)	= 108 Euro
9 Tage winteraugliche Bereifung (Modus)	= 90 Euro
Zustellung/Abholung á 23 Euro (Modus)	= 46 Euro
<b>Summe</b>	<b>= 1.133 Euro</b>

Da die Gesamtforderung unterhalb der Schwacke-Vergleichsrechnung liegt, ist der Forderung stattzugeben.

## 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**  
Maïke Radke  
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.



# Starke Marke.

Euromobil – das komplette Mobilitätssystem für mehr Rendite im Autohaus.

Ob mit Kurz- oder Langzeitvermietungen, ob mit Werkstattdienstfahrzeugen oder Fahrzeugen für Freizeit, Urlaub und Repräsentation: Euromobil ist das lukrative Geschäftsmodell für die Vertriebs- und Servicepartner des Volkswagen Konzerns. Für mehr Kunden, mehr Umsatz und mehr Profit.

Euromobil – Starke Marken. Starke Partner. Über 2.400-mal in Deutschland.

Euromobil – Autovermietung direkt im Autohaus.  
Beim Markenpartner für Volkswagen,  
Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, SEAT, ŠKODA.

[euromobil.de](http://euromobil.de)

Euromobil Autovermietung GmbH ist ein Tochterunternehmen der Volkswagen Financial Services AG.

\*Die Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services AG erbringen unter der gemeinsamen Geschäftsbezeichnung „Volkswagen Financial Services“ Bankleistungen (durch Volkswagen Bank GmbH), Leasingleistungen (durch Volkswagen Leasing GmbH), Versicherungsleistungen (durch Volkswagen Versicherung AG, Volkswagen Autoversicherung AG) und Mobilitätsleistungen (u.a. durch Volkswagen Leasing GmbH). Zusätzlich werden Versicherungsprodukte anderer Anbieter vermittelt.