

Aufsatz

Schätzgrundlage für die Bestimmung der erstattungsfähigen Mietwagenkosten – Schwacke-Automietpreisspiegel oder Fraunhofer-Erhebung?

von RAin und FAin für Verkehrsrecht, Jana Braun, Rostock

I. Einleitung

In der Januarausgabe der zfs erläuterte der Kollege *Eric Lütke* in seiner „Bestandsaufnahme“ die Ermittlung des Normaltarifs bei Mietwagenkosten, insbesondere die hierbei zu berücksichtigende Schätzgrundlage.

Diese „Bestandsaufnahme“ fällt leider recht einseitig aus und erweckt den Anschein, als wären mit der Einführung des „Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland“ des Fraunhofer Instituts alle Probleme rund um die Thematik der Erstattungsfähigkeit von Mietwagenkosten gelöst.

Gegenteiliges ist jedoch der Fall. Mit der Einführung der Erhebung von Fraunhofer im Oktober letzten Jahres ist der alte Streit zwischen den Autovermietfirmen auf Seiten des Unfallgeschädigten und den eintrittspflichtigen Kfz-Haftpflichtversicherern über die erstattungsfähige Höhe der Tarife bei Anmietung eines Mietwagens durch den Geschädigten nach einem Verkehrsunfall erst wieder von Neuem entfacht worden.

II. Bestimmung der erstattungsfähigen Mietwagenkosten

1. 3-Stufen-System – BGH

Bis dato konnte man von einer – nach der Grundsatzentscheidung des BGH vom 12.10.2004¹ – zwischenzeitlich wieder gefestigten höchstrichterlichen Rechtsprechung ausgehen.

Vier Jahre nach dieser Entscheidung hat sich aus einer Vielzahl von Urteilen, die auf die richtungweisende Entscheidung des BGH aufbauten, ein **dreistufiges Prüfsystem** herausgebildet, das vom BGH und den Instanzgerichten ziemlich konsequent eingehalten wird.²

In der **1. Stufe** wird die Erforderlichkeit des „Unfallersatztarifs“ geprüft, die vom BGH ohne weiteres bejaht wird, sobald eine unfalltypische Anmietsituation vorliegt.

In der **2. Stufe** ist festzustellen, ob dem Geschädigten ein günstigerer Tarif zugänglich war.³ Ist dem Geschädigten in seiner konkreten Anmietsituation ohne weiteres kein güns-

tigerer Mietwagentarif zugänglich, kann die Höhe der Mietwagenkosten dahin gestellt bleiben. Dem Geschädigten sind die Mietwagenkosten dann in voller Höhe zu erstatten. Der Prüfschritt 3 entfällt.

In der **3. Stufe** wird dann die Angemessenheit des abgerechneten Tarifs überprüft. Inwieweit der Tarif angemessen ist, hat der Tatrichter nach § 287 ZPO zu schätzen, wobei auch ein normaler Aufschlag auf den „Normaltarif in Betracht kommt.“⁴ Es hat sich im Laufe der Zeit in der ständigen Rechtsprechung folgende Methodik heraus kristallisiert, wie die Ermittlung der angemessenen Mietwagenkosten zu erfolgen hat:

Normaltarif + 30 % Aufschlag + Nebenkosten

Der Tatrichter hat folglich zunächst den angemessenen Normaltarif zu ermitteln. Es stellt sich nun die Frage nach der geeigneten Schätzgrundlage.

In der Praxis hat sich die Auffassung durchgesetzt, dass bei der Schätzung auf den Schwacke-Automietpreisspiegel (AMP) abzustellen ist.

2. Schwacke-Automietpreisspiegel (AMP)

Die Versicherungswirtschaft hat sich gegen die Anwendung des AMP, insbesondere des AMP 2006, immer wieder zur Wehr gesetzt. Im Wesentlichen werden dem AMP Fehler bei der Erhebung der statistischen Werte vorgeworfen. Der AMP 2006 sei nicht repräsentativ, da er nicht die tatsächliche Tarifsituation am Markt darstelle. Die Autovermietfirmen hätten bei der Preisabfrage in dem Wissen, es gehe um die Erstellung des AMP, möglichst hohe Tarife angegeben. Dies würde sich in den hohen Preissteigerungen im Vergleich zum AMP 2003 auch widerspiegeln.

Diese Behauptung ist unrichtig und wird durch die mathematischen Feststellungen in dem Gutachten *Neidhardt/Kremer*⁵ widerlegt.

¹ BGH, VersR 2005, 239.

² Vgl. hierzu Richter Dr. *Mihai Vuia*, NJW 2008, 2369 ff.

³ BGH, VersR 2005, 850.

⁴ BGH, zfs 2008, 383.

⁵ *Neidhardt/Kremer*, Schätzgrundlage des Mietwagennormaltarifs, zu beziehen über BAV, Berlin.

Danach sind die im Schwacke-Mietpreisspiegel erhobenen Mietpreise zwischen 2000 und 2008 gemittelt lediglich um 1,8 % angestiegen. Im Zeitraum 2000 bis 2007 stieg der Verbraucherindex „Verkehr“ um durchschnittlich 2,8 %. Die Steigerungsraten der Mietpreise eines typischen Unternehmens liegen daher im Mittel deutlich unterhalb dieses Wertes. Von einer drastischen Erhöhung der Automietpreise, angepasst an die geänderte höchstrichterliche Rechtsprechung seit 2005, kann daher keine Rede sein.

Bestätigt wird die Plausibilität des Schwacke-AMP jüngst auch in einem Rechtsstreit vor dem Landgericht Dresden.⁶ Hier sagte ein langjähriger Mitarbeiter der Firma AVIS aus, dass für in diesem Rechtsstreit gegenständliche Mietwagen üblich ein Normaltarif in Höhe von 200 EUR/Tag berechnet werden würde. Im Vergleich dazu weist das arithmetische Mittel des Schwacke-AMP ohne Berücksichtigung der Haftungsbefreiung einen Tagespreis von 155 EUR aus.

Es kann weiterhin festgestellt werden, dass Schwacke in allen bisherigen Erhebungen grundsätzlich „alle“ Angebote ermittelte, sowohl hohe, als mittlere, als auch niedrigste und hierzu auch ausführt, dass das Spektrum der Angebote insbesondere auf Qualitätsunterschiede im Service, bei den Fahrzeugen selbst und Leistungsumfänge zurückzuführen ist.

Der BGH hat folgerichtig die Anwendbarkeit des Schwacke-AMP 2006 – trotz der Angriffe – mehrfach ausdrücklich bestätigt,⁷ zuletzt mit Ur. v. 13.1.2009. Der BGH hat klar gestellt, dass Einwendungen gegen die vom Tatrichter verwendete Schätzgrundlage nur dann erheblich sind, wenn sie auf den konkreten Fall bezogen sind. Deshalb bedarf die Eignung von Listen oder Tabellen, die bei der Schadensschätzung Verwendung finden können, nur dann der Klärung, wenn mit konkreten Tatsachen aufgezeigt wird, dass geltend gemachte Mängel der betreffenden Schätzgrundlage sich auf den zu entscheidenden Fall auswirken.⁸

Hier setzt nun *Lüthe* an und behauptet, unter Verweis auf die Urteile des OLG München, OLG Köln und Thüringer OLG,⁹ mit der Fraunhofer-Liste sei es jetzt möglich, der BGH-Rechtsprechung zu den Anforderungen an die Einwendungen gegen die AMP gerecht zu werden.

Der Fraunhofer-Studie sind jedoch berechtigte Zweifel entgegenzusetzen.

Die Fraunhofer-Studie wurde ungefähr im Oktober 2008 offiziell. Die Veröffentlichung fiel genau in den Entscheidungszeitraum der drei oben benannten Entscheidungen. Mit den konkreten Details der Fraunhofer-Studie, also Inhalt, Methodik und Ergebnis betreffend, setzen sich die 3 Urteile nicht auseinander. In der Folgezeit sind diese Urteile auch nicht mehr bestätigt worden. Im Gegenteil liegen zwischenzeitlich weit mehr als 100 Urteile vor, die sich mit der Erhebungsmethodik und dem Ergebnis der Fraunhofer-Liste kritisch auseinander setzen und zu dem Urteil kommen, dass durch die Fraunhofer-Liste die Gültigkeit des Schwacke-AMP als anerkannte Schätzgrundlage nicht erschüttert werden kann.¹⁰

Im Einzelnen lassen sich folgende Kritikpunkte herausarbeiten, die die Geeignetheit der Fraunhofer-Liste als Schätzgrundlage arg infrage stellen:

3. „Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland“ des Fraunhofer Instituts

a) kleines Marktsegment

Die von Fraunhofer ermittelten Preise resultieren aus den Internetpreisen von 6 bundesweit, bzw. weltweit agierenden Autovermietungsunternehmen, nämlich den Unternehmen Avis, Budget, Enterprise, Europcar, Hertz sowie Sixt.¹¹

Diese beschränkte Auswahl von Mietwagenunternehmen führt zu fehlender Repräsentativität der Studie. Das Fraunhofer Institut weist in dem Vorwort selbst daraufhin, dass es in Deutschland ca. 570 mittelständische und kleinere Mietwagenunternehmen sowie 5.000 Stationen von Autohausunternehmen gibt, die ebenfalls – auch mit Preislisten im Internet –, im allgemeinen Vermietbereich tätig sind (z.Bsp. Euromobil/VW; FIDIS/Fiat; FHD/Ford und Opel-Rent).

Die Tarife dieser 570 Unternehmen wurden bei der Erhebung nicht mit einbezogen. Man hat also die Erhebung auf einen Bruchteil, konkret auf 1 %, der in Deutschland tätigen Mietwagenunternehmen reduziert. Auf diese Art und Weise wurde der, dem durchschnittlichen Geschädigten auf die einfachste Art und Weise und damit am typischsten zugängliche regionale, Angebotsmarkt systematisch ausgegrenzt.

Dass nur ein spezielles Marktsegment untersucht wurde, wird laut *Neidhardt/Kremer* insbesondere auch durch die geringen Standardabweichungen im Bereich der Interneterhebung deutlich. Ein Beispiel hierfür sei die Fahrzeugklasse 4 im PLZ-Bereich 51, in der sämtliche 29 Nennungen in einem Preisintervall von 75,01 EUR bis 79,00 EUR liegen. Dass solche Werte für einen diversifizierten Markt völlig untypisch seien, ergibt sich nach *Neidhardt/Kremer* bereits aus einem Vergleich mit den Standardabweichungen der Daten aus der telefonischen Befragung bei Fraunhofer, die einen wesentlich höheren Streuungsgrad aufweisen.¹²

Der BGH stellt aber bei der Bestimmung der erforderlichen Mietwagenkosten gerade auf den örtlich relevanten Markt ab. Der VI. Zivilsenat stellt klar: *Bei der Prüfung der Wirtschaft-*

⁶ LG Dresden, Ur. v. 5.2.2009, 7 S 241/07.

⁷ BGH, NJW 2006, 2693; NJW 2007, 2916; NJW 2007, 3782; zfs 2008, 383; BGH, Ur. v. 14.10.2008 – IV ZR 308/07; Ur. v. 13.1.2009 – VI ZR 134/08.

⁸ BGH, zfs 2008, 383.

⁹ OLG München, Ur. v. 25.7.2008 – 10 U 2539/08; OLG Köln, Ur. v. 10.10.2008 – 6 U 115/08; Thüringer OLG, Ur. v. 27.11.2008 – 1 U 555/07.

¹⁰ Auszug: LG Dresden, Ur. v. 5.2.2009 – 7 S 241/07; LG Ansbach, Beschl. v. 10.10.2008 – 1 S 1022/08; LG Bonn, Ur. v. 17.11.2008 – 13 O 485/07; LG Bonn, Ur. v. 16.12.2008 – 18 O 242/08; LG Bonn, Ur. v. 30.12.2008 – 18 O 131/08; LG Deggendorf, Ur. v. 2.12.2008 – 1 S 71/08; LG Dresden, Ur. v. 17.12.2008 – 1 O 731/08; LG Köln, Ur. v. 6.1.2009 – 29 O 97/08.

¹¹ Vorwort „Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland“, zu beziehen über das Fraunhofer IAO in Stuttgart;

¹² *Neidhardt/Kremer*, Schätzgrundlage des Mietwagennormaltarifs, a.a.O.

lichkeit von Mietwagenkosten ist grundsätzlich das Preisniveau an dem Ort maßgebend, an dem das Fahrzeug angemietet und übernommen wird.¹³

Dieser Markt wird von der Fraunhofer Studie zumindest nicht vollständig erfasst. Die Studie wird damit den Anforderungen, die der BGH an die Bestimmbarkeit des angemessenen Mietwagentarifs stellt nicht gerecht.

b) geringer Stichprobenumfang

Hinsichtlich der Datenerhebung ist ebenfalls zu bedenken, dass eine Preisanfrage, z.Bsp. bei der Interneterhebung, zwar bei 1.529 Anmietstationen erfolgt ist, diese Anmietstationen aber grundsätzlich den 6 bereits aufgezählten Mietwagenunternehmen zugehörig sind.

Folglich hat Fraunhofer hier nichts weiter getan, als mehrere Preisnennungen eines Unternehmens auszuwerten. Bei insgesamt 86.783 ausgewerteten Einzelwerten entfallen also durchschnittlich 14.463 Nennungen auf ein und denselben Vermieter. Der reale Stichprobenumfang der gesamten Interneterhebung liegt daher bei höchstens 6 Werten pro Fahrzeugklasse und Postleitzahlengebiet.

Fraunhofer selbst weist daraufhin, dass bei den „Abfragen der Internet-Erhebung die Preise bei jeder einzelnen Station ermittelt wurden, um korrekte Daten sicherzustellen, auch wenn bei manchen Anbietern identische Preise für eine bestimmte Klasse an vielen Anmietstationen vorgefunden wurden.“

Die Aussagekraft der Fraunhofer Studie ist fragwürdig, da sie lediglich auf Werten beruht, die durch Abfrage des immer selben Preis bei dem immer selben Vermieter ermittelt wurden. Es macht jedoch keinen Sinn, immer denselben Preis – zwar vieler Anmietstationen –, letztlich aber immer nur eines Unternehmens abzufragen und statistisch auszuwerten. Grundvoraussetzung für die Aussagekraft einer Stichprobe ist aus mathematischer Sicht gerade die Unabhängigkeit der einzelnen Stichprobenwerte, die im Fall der Fraunhofer Studie wegen der wiederholten Preisabfrage bei nur 6 Vermietunternehmen offensichtlich nicht gegeben ist.¹⁴

Schwacke hingegen hat bei seiner Erhebung mehr als 8.700 physisch vorhandene Vermietstationen befragt¹⁵ und mehr als 600 Einzelinformationen pro Station in die Datenbank eingestellt und trotzdem darauf hingewiesen, dass es sich „nicht um eine Totalerhebung“ gehandelt habe, da es schon bei früheren Erhebungen immer wieder Verweigerer aus unterschiedlichen Gründen gegeben habe. Zählt man die Erhebung des Jahres 2007 hinzu, bei der mehr als **6.300** physisch vorhandene Vermietstationen befragt und pro Vermietstation ebenfalls mehr als **600 Einzelinformationen** in die Datenbank eingestellt wurden, so liegen rund **9 Millionen Einzelinformationen (Angebote)** für einen tatsächlich erreichbaren und verfügbaren Markt vor.

Bei einer derart hohen Nennung kann das Preisgefüge statistisch wesentlich repräsentativer erfasst werden, als bei der von Fraunhofer gewählten Methode.

c) überwiegend Internetangebote

Weiteres Argument gegen die Geeignetheit der Fraunhofer Studie ist der Umstand, dass 88 % der angegebenen Preise auf Internetangeboten der 6 überregionalen Mietwagenanbieter basieren, wobei die Anmietung eines bestimmten Fahrzeugtyps nicht möglich ist.¹⁶

12 % der Preise wurden telefonisch ermittelt, wobei ein nicht unerheblicher Teil wiederum auf die 6 schon zuvor herangezogenen Unternehmen fällt. Die telefonische Abfrage erstreckt sich also auf die schon einbezogenen Internetanbieter. Nur ein verschwindend kleiner Teil entfiel auf nicht im Internet buchbare Angebote.¹⁷

Die Studie beruht also im Großen und Ganzen allein auf Internetangeboten.

Internetangebote können als Vergleichsmaßstab jedoch nicht herangezogen werden, da sie nicht die Situation am für den Geschädigten örtlich relevanten Markt widerspiegeln. Der BGH hat mehrfach ganz eindeutig im Zusammenhang mit der Restwertproblematik entschieden, dass es sich bei dem Internet um einen Sondermarkt handelt, auf den der Geschädigte nicht verwiesen werden kann, da ihm dieser Markt nicht ohne Weiteres offen steht.¹⁸

Für die Mietwagenproblematik kann sich keine andere Beurteilung ergeben.

d) nur 2-stellige Postleitzahlengebiete

Die Erhebung ist lediglich in ein- bis zweistellige Postleitzahlengebiete gegliedert, so dass der dargestellte „mittlere Preis“ für Gebiete von 85 km bis zu 140 km Durchmesser ohne Ortsangabe gelten soll.

Die vom BGH geforderte Beachtung des am Ort der Entstehung des Bedarfs vorhandenen Mietmarktes ist damit nicht möglich. Eine Analyse von regionalen Besonderheiten und z.T. erheblichen Unterschieden zwischen den einzelnen Postleitzahlengebieten kann mittels der Fraunhofer Studie also nicht erfolgen.

Damit kann keine geeignete Schätzung des am Anmietort vorherrschenden angemessenen und üblichen Mietwagenpreises erfolgen. Eine regionale Marktbetrachtung ist nicht möglich.

¹³ BGH, zfs 2008, 383.

¹⁴ Neidhardt/Kremer, Schätzgrundlage des Mietwagennormaltarifs, Pkt. V., a.a.O.

¹⁵ Editorial, Schwacke-Automietpreisspiegel, a.a.O.

¹⁶ Vorwort „Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland“, a.a.O., S. 23.

¹⁷ E.d., S. 14/17/18/21.

¹⁸ BGH, Urt. v. 7.12.2004 – VI ZR 119/04.

Der Schwacke-AMP macht die regionale Bewertung möglich, indem er die Werte von drei-stelligen Postleitzahlengebieten auflistet.

e) keine unfalltypische Abfragesimulation

Die Internet-Erhebung in der Fraunhofer Studie beschränkt sich auf eine Internetvorbuchungsfrist von einer Woche, sowie einer optimierten Annahme der Anmietung und Rückgabe zwischen 9.00 und 16.00 Uhr.

Diese Preisabfrage ist lebensfremd und mit einer unfalltypischen Situation nicht in Einklang zu bringen. Unfälle geschehen gewöhnlich nicht mit einer 1-wöchigen Vorankündigung und innerhalb, der außerdem recht kurz bemessenen, üblichen Anmietzeiten zwischen 9.00 und 16.00 Uhr.

Die Geschädigten sind zumeist darauf angewiesen, von der Werkstatt aus, in die ihr nicht mehr verkehrstüchtiges Fahrzeug geschleppt wurde, einen Ersatzwagen anzumieten. Der Geschädigte benötigt den Ersatzwagen folglich sofort.

Eine 7-Tage-Internetvorbuchsimulation unter Eingabe einer Kreditkartennummer ins Internet ist eine im Unfallbereich eher seltene Sondersituation, die nicht als repräsentativ eingestuft werden kann. Dies erst recht, wenn der Geschädigte hier noch nicht einmal weiß, was für ein Fahrzeug er konkret erhält, sondern ihm lediglich eine Fahrzeugkategorie angegeben wird.

f) unübliche Mietwagenklasseneinteilung

Weiterer Kritikpunkt ist die Verwendung des ACRISS-System.

Die nach diesem System vorgenommene Fahrzeugeinteilung beruht ausschließlich auf den Kürzeln wie z.B. **F** = Full-Size, **L** = Limousine, **M** = manuelle Schaltung, **R** = Klimaanlage. Eine konkrete Klassenzuordnung ist nicht möglich, denn das Acriss-Kürzel **FLMR** bedeutet nichts anderes als „brauchbar gehobene Limousine mit manueller Schaltung und Klimaanlage“. Das trifft auf Fahrzeuge der Klassen 5 bis 8 zu.

Für die übliche Fahrzeugklasseneinteilung in der Mietwagenbranche ist dieses System daher nicht geeignet und nicht repräsentativ.

g) keine Nebenkosten mit kalkuliert

Ganz entscheidend ist weiterhin, dass Fraunhofer keine Preise für „Aufschläge“ und Zuschläge berücksichtigt. Die bei einem Normaltarif typischerweise vorhandenen Nebenkosten wurden trotz Vorhandensein im Internet nicht ermittelt.

Tatsächlich stellen die verfügbaren Nebenleistungen aber einen ganz entscheidenden Teil des sich letztlich ergebenden Endpreises dar. Insbesondere die abgefragten Mietwagenunternehmen berechnen für Extras wie An- und Abholung, Vollkaskoversicherung, Diesel, Navigationsgerät usw. erhebliche Aufschläge. So berechnen sich dann tatsächliche Preise,

die mit denen in der Fraunhofer Studie bei Weitem nicht mehr zu vergleichen sind.

So hat *Rehberg* zum Beispiel eine Vergleichsstudie angestellt, indem er die Erhebungen der Fraunhofer-Liste den konkreten Angeboten der Mietwagenfirma Sixt im Postleitzahlenbereich 07 gegenübergestellt hat. Im Ergebnis haben sich die Werte der Fraunhofer Studie nicht bestätigt. *Rehberg* hat für die Standardklasse einen durchschnittlichen Sixt-Internettarif für das Postleitzahlengebiet 07 in Höhe von 170,50 EUR ermittelt. Die Fraunhofer-Liste weist hingegen einen Mittelwert von lediglich 98,40 EUR aus. Mithin ergibt sich eine Abweichung des Fraunhofer-Wertes zum konkreten Sixt-Angebot von 73,27 %.¹⁹

Daraus wird zum einen ersichtlich, wie bedeutsam die Berücksichtigung der Nebenkosten ist. Zum anderen wird ein weiteres Mal die Plausibilität der Fraunhofer-Studie infrage gestellt.

h) fehlende Neutralität

Weiterhin ist zu beachten, dass es sich bei der Fraunhofer-Studie um ein von dem Gesamtverband der Versicherungswirtschaft in Auftrag gegebenes Gutachten handelt.²⁰ Im Gegensatz zum Schwacke-AMP, der – aus eigenem Antrieb heraus und ohne lobbyistischen Hintergrund – erstellt wurde. Die Fraunhofer Studie wird daher auch als Parteigutachten eingestuft. Das Landgericht Bonn zum Beispiel²¹ urteilt:

„Denn das dem Marktpreisspiegel des Fraunhofer Instituts – als mittelbares Parteigutachten – per se – ein höherer Erkenntniswert zukommt, ist nicht ersichtlich. Allein der Umstand, dass die Preise der Schwacke Automietpreisliste 2007 auf Auskünften der Autovermieter – im Gegensatz zur Erhebung durch das Fraunhofer Institut – teilweise in Kenntnis des Befragungszweckes beruhen, rechtfertigt es nicht, die Preisermittlung des Fraunhofer Instituts zugrunde zu legen (im Ergebnis ebenso OLG Köln, Urt. v. 10.10.08, 6 U 115/08; LG Mönchengladbach, Urt. v. 14.10.2008, 5 S 64/08; OLG München, Urt. v. 25.07.08 – 10 U 2539/08).“

Negativ fällt zudem auf, dass das Fraunhofer IAO bereits seit Jahren für das Schadenmanagement der Versicherungswirtschaft Schadenersatzersparmöglichkeiten ersinnt und im Auftrag der Versicherungskonzerne und des GDV arbeitet.

Es darf aus einer Einladung des Fraunhofer Institut zitiert werden:

„Im Bereich der Kfz-Schadensregulierung hat Fraunhofer IAO in Zusammenarbeit mit mehreren Versicherungen in den letzten Jahren Methoden und Lösungen entwickelt, die Pro-

¹⁹ *Rehberg*, Gutachten zur Verwertbarkeit und Gültigkeit des Marktpreisspiegels Mietwagenkosten 2008 unter Berücksichtigung tatsächlicher örtlicher und zeitlicher Gegebenheiten für den PLZ-Bereich 07 v. 12.12.2008, zu beziehen über Union Chance & Future Consult GmbH (UCF-Consult), Nürnberg.

²⁰ Vorwort „Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland“, a.a.O., S. 7.

²¹ LG Bonn, Urt. v. 17.11.2008 – 13 O 485/07.

zesse beschleunigen und automatisieren und die Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern erleichtern. Die Reduzierung der Schadensaufwände steht dabei im Mittelpunkt.“

Das Amtsgericht Offenburg²² schlussfolgert aus diesen Umständen völlig unmissverständlich:

„Das Gutachten verfolgt erkennbar den Zweck, die einem Geschädigten zuzuerkennenden Mietpreise weiter nach unten zu drücken.“

III. Zusammenfassung

Bei einer vergleichenden Betrachtung der Fraunhofer-Studie mit dem Schwacke-AMP lässt sich zusammenfassend also feststellen, dass

- Fraunhofer weist nur 1–2-stellige Postleitzahlenbereiche auf
 - Schwacke teilt in 3-stellige Postleitzahlenbereiche auf.
- Fraunhofer beschränkt sich auf die Abfrage von lediglich 6 großen bundesweit agierenden Mietwagenfirmen – Schwacke befragt **8.700** am Markt ansässige Mietwagenfirmen und berücksichtigt insbesondere auch kleine und mittelständische Unternehmen.
- Fraunhofer wertet 86.783 Nennungen aus, wobei 14.463 auf ein und denselben Vermieter entfallen – Schwacke wertet 9 Mio. Nennungen aus.

- Fraunhofer berücksichtigt keine Nebenkosten – Schwacke weist Nebenkosten mit aus.
- Die Fraunhofer-Studie wurde im Auftrag der Versicherungswirtschaft erstellt – der Schwacke-AMP ist unabhängig von jedweden Interessenverbänden erstellt worden.

Nach alledem wird die tatsächliche Situation entstellt, wenn man Glauben machen will, mit Einführung des „Marktpreis-spiegel Mietwagen Deutschland“ sei nun endlich eine geeignete Schätzgrundlage gefunden, die der Bestimmung des Normaltarifs zugrunde gelegt werden kann.

In der Vergangenheit hatte sich der Schwacke-AMP in der Rechtsprechung bereits als geeignete Schätzgrundlage durchgesetzt. Es mag Kritik an dieser Erhebung geben. Die Instanzgerichte, mit wenigen vereinzelt Ausnahmen, haben jedoch im Interesse einer einheitlichen Rechtsprechung bisher an der Verwendung des AMP ausdrücklich festgehalten. Auch die Studie des Fraunhofer Instituts hat daran nichts geändert. Wegen der aufgezeigten gravierenden Mängel in der Erhebungsmethodik und den Zweifeln an der Neutralität hat die bisher überwiegende Anzahl der Instanzgerichte die Auffassung vertreten, dass die Geeignetheit des Schwacke-AMP als Schätzgrundlage durch die Fraunhofer-Studie nicht erschüttert wird.

Aus der Praxis

Synopse der für das Versicherungsrecht im Verkehrsrecht bedeutendsten Auswirkungen der VVG Reform

von RA Christoph Heinrichs, FA für Verkehrsrecht und FA für Versicherungsrecht, Leer

A. Einleitung

Die nachfolgenden Synopsentabellen sollen dem erleichterten Auffinden der neuen Regelungen dienen, die sich aus der VVG-Reform in den Bereichen des Versicherungsvertrags-gesetzes, des Pflichtversicherungsgesetzes und den allgemeinen Versicherungsbedingungen der Kraftfahrtversicherung (AKB) ergeben haben. Neben den Verschiebungen innerhalb

des VVG ist insbesondere durch die Überleitung der wesentlichen Regelungsinhalte des früheren § 3 PflVG in das VVG und die vollkommen neue Systematik der AKB die frühere Orientierung hinfällig und das Wiederauffinden der einschlägigen Regelungen häufig mühsam. Die folgenden Übersichten erheben dabei jedoch nicht den Anspruch auf Vollständigkeit, sondern sollen nur Orientierungshilfe sein.

²² AG Offenburg, Urt. v. 24.11.2008 – 2 C 412/08.