

**Untersuchung der Preisentwicklung für
Autovermietungen gemäß SCHWACKE-Liste
im Zeitraum von 2000 bis 2006**

Prof. Dr. Claus Neidhardt, Aktuar (DAV)
Prof. Dr. Jürgen Kremer
Fachbereich Wirtschaftsmathematik
RheinAhrCampus Remagen

Remagen, den 11.Juni 2007

I. Einführung

Aufgrund neuer Entwicklungen in der Rechtsprechung besteht ein verstärktes Interesse an einer Untersuchung der Preisentwicklung für den Normaltarif bei Autovermietungen, in der Regel auf Basis des Automietpreisspiegels der Schwacke-Liste. In einem Gutachten untersucht Prof. Dr. Klein (Lehrstuhl für Statistik und Ökonometrie an der Universität Erlangen-Nürnberg) die Erhebungsmethodik der Schwacke-Liste 2003 und 2006 und die daraus resultierenden Ergebnisse.

Um die Aussagekraft der Untersuchung der Preisentwicklung zu erhöhen, haben wir die Werte des Automietpreisspiegels aus dem Jahre 2000 ergänzend berücksichtigt. Anschließend wird die Substanz der im Automietpreisspiegel 2006 aufgeführten Daten kurz kommentiert.

II. Preisentwicklung 2000 bis 2006

Den folgenden Berechnungen liegen die Werte für den Bundesdurchschnitt des Automietpreisspiegels zu Grunde. Da für 2000 bzw. 2003 nur der Modus (im Automietpreisspiegel dieser Jahre noch als gewichtetes Mittel bezeichnet) vorliegt, wird auch für 2006 der Modus herangezogen. Die Preisentwicklung innerhalb einer Klasse kann – z.B. durch unterschiedliche Einstufung eines Fahrzeugs im Jahr 2000 und seines Nachfolgermodells 2006 – einigen Schwankungen unterworfen sein. Um solche Effekte möglichst gering zu halten, wird über einen typischen Fuhrpark gemittelt. Dabei wird die Fuhrparkstruktur aus Neidhardt, Kremer „Ein betriebswirtschaftlicher Kalkulationsansatz für Mietpreise im Unfallersatztarif“ (NZV 2005, 171 ff.) zu Grunde gelegt. Eine detaillierte Aufstellung der Fuhrpark- und Preisdaten und der Berechnungsmethodik wird im Anhang gegeben.

Die Ergebnisse für den Normaltarif lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Von 2000 bis 2006 gingen die Tagesmietpreise im Schnitt um 1,3% p.a. zurück. Die Steigerungsrate der Wochenpreise in diesem Zeitraum betrug 3,9% p.a. Geht man davon aus, dass 60% der Vermietungstage eines typischen Autovermietungsunternehmens auf Tagesmieten und 40% auf Wochenmieten entfallen, so ergibt sich für dieses Unternehmen eine Steigerung des Preisniveaus von 0,4% p.a.

Für die folgende betriebswirtschaftliche Interpretation der Ergebnisse wird zusätzlich das Verhältnis von Wochen- zu Tagesmietpreis im Fuhrparkmittel betrachtet. Im Jahr 2000 betrug dieses Verhältnis 4,3. Für das Jahr 2003 ergab sich ein Wert von 4,5, für 2006 dagegen ein Wert von 5,8.

III. Interpretation der Ergebnisse

Im Untersuchungszeitraum 2000 bis 2006 stieg der Verbraucherindex „Verkehr“ um durchschnittlich 2,7% p.a. Die Steigerungsraten der Tagesmietpreise und des typischen Unternehmens (siehe Anhang) liegen daher deutlich unterhalb dieses Wertes, die Steigerungsrate des Wochenmietpreises liegt geringfügig darüber. Von einer drastischen Erhöhung der Automietpreise kann daher weder bei Wochen- noch bei Tagestarifen die Rede sein.

Für die Bewertung der Preisentwicklung müssen auch die folgenden Gegebenheiten berücksichtigt werden, die Prof. Dr. Klein in seinem Gutachten erwähnt:

1. Seit 2001 sind mehr als 25% der Autovermietungsunternehmen vom Markt verschwunden. Der Umsatz der Autovermietungsbranche ist nach einem zwischenzeitlichen Rückgang im Jahr 2006 wieder auf dem Niveau des Jahres 2000. Die Autovermietungsbranche im Jahr 2003 sah sich daher einem Marktbereinigungsprozess bei reduziertem Umsatz ausgesetzt, was das von Prof. Dr. Klein beobachtete uneinheitliche Bild der Normaltarife im Automietpreisspiegel 2003 verständlicher erscheinen lässt. Im Jahr 2006 verteilte sich ein zum Jahr 2000 vergleichbarer Umsatz dann auf deutlich weniger Unternehmen. Da größere Unternehmen ihren Fuhrpark besser auf die Nachfrage ausrichten können, hat dies zur Folge, dass die im Markt befindlichen Vermietungsunternehmen im Jahre 2006 im Durchschnitt eine höhere Auslastung ihres Fuhrparks erzielen konnten als im Jahr 2000.

2. Das Verhältnis von Wochen- zu Tagesmietpreisen sollte aus betriebswirtschaftlicher Sicht von der Auslastung des Fuhrparks beeinflusst werden. Im Extremfall, in dem das Vermietungsunternehmen eine 100%-ige Auslastung seines Fuhrparks erzielt, muss der Wochenmietpreis zum Beispiel – bis auf

geringe Kosteneffekte – dem siebenfachen Tagesmietpreis entsprechen. Bei einer Steigerung der Auslastung ist daher auch ein Anstieg der Wochenmietpreise im Vergleich zu den Tagesmietpreisen, wie er im Automietpreisspiegel zwischen 2000 und 2006 beobachtet wurde, aus betriebswirtschaftlicher Sicht angemessen. Auf Basis eines einfachen mathematischen Modells lässt sich zeigen, dass bei den im Autovermietungsmarkt üblichen Auslastungsquoten von 55-60% das für das Jahr 2006 beobachtete Verhältnis von 5,8 zwischen Wochen- und Tagesmietpreis nachvollziehbar ist.

IV. Aussagekraft der Daten des Automietpreisspiegels

1. Die alleinige Verwendung des Modus als Kennzahl wird von Prof. Dr. Klein aus mathematisch-statistischer Sicht zurecht kritisiert. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass Schwacke im Vorwort 2003 (S. VI.) ausführt, diesen Wert als am häufigsten genannten Preis aufgrund der BGH-Rechtsprechung aufgenommen zu haben. Dieses Marktmodell (Angebotspreis) korrespondiert mit der Rechtsprechung des BGH zur Erkundigungspflicht des Geschädigten. Die Daten des Automietpreisspiegels wurden zusätzlich ab 2006 um das arithmetische Mittel ergänzt. Mit Minimum, Maximum, Modus und arithmetischem Mittel führt der Automietpreisspiegel nun vier Kennzahlen auf, die auf Basis der gemeldeten Werte auf einfache und unkontroverse Weise ermittelt werden können.

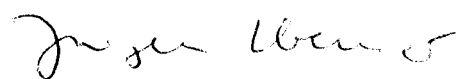
2. Prof. Dr. Klein schlägt in seinem Gutachten als weitere Kennzahl gewichtete Mittel vor. Hierfür müssten jedoch als korrekte Basis der Mittelung Umsatzgrößen der Unternehmen, idealer Weise noch nach Geschäftssegment (Einzel- und Firmenkunden, Tages-, Wochen- und Monatsvermietungen usw.) aufgeschlüsselt, verwendet werden. Da diese Daten aber in der Regel dem Geschäftsgeheimnis unterliegen, also nicht frei erhältlich sind, ist die Ermittlung gewichteter Mittel nach unserer Einschätzung nicht praktikabel.

3. Die Angabe der von Prof. Dr. Klein geforderten Ausschöpfungsquote erscheint auch uns durchaus sinnvoll. Als brauchbaren Ersatz hierfür listet der Automietpreisspiegel ab 2006 die Anzahl der Preisnennungen pro Postleitzahlgebiet auf.

4. Die Kenntnis von Minimum, Maximum, arithmetischem Mittel, Modus und Anzahl der Nennungen erlaubt unseres Erachtens eine gute Einschätzung des Preisgefüges im jeweiligen Postleitzahlgebiet. Als Kennzahl sollte dabei grundsätzlich wie von Prof. Dr. Klein gefordert das arithmetische Mittel herangezogen werden. Minimum, Maximum und Modus der genannten Preise erlauben es, Besonderheiten im Preisgefüge zu erkennen. Die Anzahl der Nennungen erlaubt eine Bewertung der statistischen Signifikanz der angegebenen Kennzahlen und ermöglicht zusätzlich eine Beurteilung der Wettbewerbssituation im jeweiligen Postleitzahlgebiet.



(Prof. Dr. Claus Neidhardt)



(Prof. Dr. Jürgen Kremer)

Anhang zur "Untersuchung der Preisentwicklung für Autovermietungen gemäß Schwacke-Liste im Zeitraum 2000-2006"

A Werte pro Fahrzeugklasse

Fahrzeug- klasse	Tagespreis			Anstieg 2000-2006		Wochenpreis			Anstieg 2000-2006		Verhältnis von Wochen- zu Tagespreisen		
	2000	2003	2006	Gesamt	p.a.	2000	2003	2006	Gesamt	p.a.	2000	2003	2006
1	63,91	61	61	-4,6%	-0,8%	288,88	277	356	23,2%	3,5%	4,5	4,5	5,8
2	69,02	71	71	2,9%	0,5%	309,33	319	411	32,9%	4,9%	4,5	4,5	5,8
3	74,14	76	79	6,6%	1,1%	329,78	344	459	39,2%	5,7%	4,4	4,5	5,8
4	79,25	79	82	3,5%	0,6%	350,23	359	477	36,2%	5,3%	4,4	4,5	5,8
5	89,48	82	87	-2,8%	-0,5%	370,7	370	507	36,8%	5,4%	4,1	4,5	5,8
6	94,59	112	95	0,4%	0,1%	401,36	525	555	38,3%	5,6%	4,2	4,7	5,8
7	150,83	145	105	-30,4%	-5,9%	559,86	657	610	9,0%	1,4%	3,7	4,5	5,8
8	191,73	149	126	-34,3%	-6,8%	861,53	666	736	-14,6%	-2,6%	4,5	4,5	5,8
9	232,64	155	155	-33,4%	-6,5%	1020,03	699	905	-11,3%	-2,0%	4,4	4,5	5,8
10	193,27	199	199	3,0%	0,5%	848,23	899	1164	37,2%	5,4%	4,4	4,5	5,8

B Mittelung über einen Fuhrpark eines typischen Unternehmens

Als typisches Unternehmen wird ein mittelständisches Vermietungsunternehmen mittlerer Größe, das nicht nur als Spezialanbieter (z.B. im Fun- oder Freizeitbereich) auftritt, betrachtet. Daher gehen wir von einem differenzierten Fuhrpark mit einem Umfang von 50 PKW und Schwerpunkt in den am häufigsten nachgefragten Fahrzeugklassen 3 bis 6 aus.

Zusammensetzung des Fuhrparks:

Fahrzeug- klasse	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Anzahl	5	5	7	9	9	7	4	2	1	1

Bestimmung mittlerer Preise im Fuhrpark

Mittlerer Tagespreis			Anstieg 2000-2006		Mittlerer Wochenpreis			Anstieg 2000-2006		Verhältnis von Wochen- zu Tagespreisen		
2000	2003	2006	Gesamt	p.a.	2000	2003	2006	Gesamt	p.a.	2000	2003	2006
95,54	93,14	88,50	-7,4%	-1,3%	408,56	423,64	515,40	26,1%	3,9%	4,3	4,5	5,8

Zusätzliche Mittelung über Tages- und Wochenpreise

Anteil der Wochenvermietungen im Privatkundengeschäft:

40% der Vermietungstage

Mittlerer Preis pro Vermietungstag			Anstieg 2000-2006	
2000	2003	2006	Gesamt	p.a.
80,67	80,09	82,55	2,3%	0,4%