

2010

SchwackeListe Automietpreisspiegel

Automietpreise



SchwackeNet SchadenManager **Zeitgemäßes Schaden-Management!**

Online bewerten, kalkulieren,
prüfen, kontrollieren -
mit SchwackeNet SchadenManager.
Haben Sie Fragen, dann rufen Sie uns an
unter 06181/40 51 25 oder senden Sie eine
E-Mail an skm@eurotaxschwacke.de

 **eurotaxSCHWACKE**
Automotive Business Intelligence

eurotaxSCHWACKE ist das neutrale Unternehmen im Regelkreis der Kfz-Unfallschadenregulierung. Hier werden regelmäßig die Automietwagenklassifizierung, die Nutzungsausfallentschädigung sowie die Vorhalte- und Betriebskosten für Nutzfahrzeuge erstellt. Darüber hinaus bietet eurotaxSCHWACKE Kalkulationssysteme zur Schadenberechnung sowie ein Bewertungsmodul zur Ermittlung des Fahrzeugwertes an.

Im Jahre 1995 ist der erste Automietpreisspiegel herausgekommen. Seitdem gibt es Anmerkungen und Kritiken, die gerne aufgenommen und - sofern technisch und rechtlich möglich - umgesetzt werden. Wir stellen Daten ohne Beauftragung oder Zusammenarbeit mit einem der beteiligten Verkehrskreise zur Verfügung, objektiv und nachvollziehbar. In der Vergangenheit haben Gespräche mit dem Bundesverband der Autovermieter in Deutschland (BAV) sowie mit dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) sowohl separat als auch gemeinschaftlich zu dieser Thematik stattgefunden.

Das Erhebungsmodell ist auch bei dieser Ausgabe unverändert, dies ergibt sich aus der Logik der Sache, nur die Ergebnisse wurden von Ausgabe zu Ausgabe differenzierter dargestellt. Leider hat dies zur Folge, dass die Anwendung des Automietpreisspiegels nicht einfacher wurde. Wir beobachten seit der ersten Veröffentlichung die Angebotspreise auf dem Autovermietsektor.

Bei den 2008 erstmalig separat aufgeführten VAN handelt es sich um große VAN wie Renault Grand Espace, VW Sharan u.a., also um Fahrzeuge, die nicht auf Klein- bzw. Kompaktwagen basieren.

Mit der Ausgabe 2009 wurden erstmalig Sport Utility Vehicle (abgekürzt SUV) miteinbezogen. Auch bei der aktuellen Erhebung gab aber nicht ausreichend Angebote in den einzelnen Postleitzahlgebieten. Deshalb veröffentlichen wir im Rahmen des Vorwortes für die großen SUV nur die Zusammenfassung auf der Bundesebene.

Es lagen bundesweit für einen Tag 343 Nennungen vor. Der Modus für 1 Tag beträgt 154,00 € bei 104 Angeboten. Das arithmetische Mittel liegt bei 179,08 €.

Für 1 Woche betrug die Anzahl der Nennungen 343, der Modus 1.399,44 € mit 76 Angeboten und das arithmetische Mittel 1.045,67 €.

Veröffentlichungen zum Unfallersatztarif erfolgen seit der Ausgabe 2008 nicht mehr. Wir verweisen hier auf die Rechtsprechung, die in der Regel bei der Urteilsfindung den Normaltarif als Basis nimmt.

Der durchaus nachvollziehbare Wunsch, ähnlich wie z.B. bei der Nutzungsausfallentschädigung und anderen Tabellen nur einen Wert zu veröffentlichen, ist aus kartellrechtlichen Gründen nicht realisierbar. Der rechtliche Rahmen ist durch das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen und die Preisangabenverordnung gesteckt. Durch die Veröffentlichung der Ergebnisse von Preisrecherchen dürfen keine den Wettbewerb einschränkende Preisempfehlungen direkter oder auch indirekter Art erfolgen. Gegen §1 GWB verstoßen abgestimmte Verhaltensweisen zwischen Wettbewerbern über Preise, zu denen sie ihre miteinander

konkurrierende Waren und Dienstleistungen an Dritte verkaufen (Preiskartell). Preismeldevorgang (Preise und Konditionen oder Vertragsangebote) „sind nicht per se rechtswidrig. Sie sind kartellrechtlich unbedenklich, wenn lediglich Auskünfte über Durchschnittspreise und Durchschnittswerte ...erteilt werden.“ (Bechtold, Kartellgesetz GWB, 5.Aufl., München 2008, §1 Rdnr. 76)

Das Bundeskartellamt hat vor längerer Zeit ein Merkblatt über Kriterien für Untersuchungen von Preisen entwickelt, damit diese nicht als unzulässige Preisempfehlung aufgefasst werden. Eine aktuellere Fassung liegt nicht vor, dennoch sind die Inhalte zu berücksichtigen. Untersuchungen müssen den Erfordernissen einer repräsentativen, wissenschaftlichen und grundsätzlichen Marktforschung entsprechen:

Es müssen Händler in ausreichender struktureller und regionaler Streuung befragt worden sein.

Beim Automietpreisspiegel 2010 wurden Informationen von 7.697 Vermietstationen ausgewertet. Die maximale Anzahl der Nennungen bundesweit in einer Klasse lag bei 7.255. Zur Vorbereitung der Befragung wurde ab Frühjahr 2010 das in der Firmengruppe eurotax-SCHWACKE bestehende Adressmaterial ausgewertet. Insgesamt wurden bei der schriftlichen Befragung 1.013 Briefe verschickt. Als unzustellbar kamen 53 Briefe zurück, von denen 34 an neue Adressen nochmals versandt wurden. Darüber hinaus wurden bis zum Abschluss der Dateneingabe und Datenaufbereitung die fehlenden Rückantworten telefonisch, per Fax und mittels E-Mail nachbearbeitet und um Zusendung der Preisinformationen gebeten, bzw. es erfolgte eine Internetrecherche zu den aktuellen Preislisten. Bei 22 Firmen, die Partner einer Vermietungsorganisation sind, lagen uns die von der jeweiligen Firmenzentrale übermittelten Preisinformationen bereits vor. Die Informationen wurden nicht doppelt ausgewertet, sondern wurden zur Überprüfung der Meldung der Zentrale genutzt. Abweichungen wurden nicht festgestellt.

Von sämtlichen überregional tätigen Anbietern lagen uns Preisinformationen vor. Es gab und gibt auch bei diesem Automietpreisspiegel immer wieder Verweigerer aus den unterschiedlichsten Gründen.

Grundlage für die Datenerfassung bilden die gedruckten bzw. auch auf Datenträgern oder im Internet vorhandenen, hauseigenen Prospekte und Darstellungen, die einem Kunden offeriert werden. Im Internet sind häufig Angebotspreislisten als pdf-file hinterlegt. Diese werden von uns ausgedruckt. Darüber hinaus erfolgt die Überprüfung der zugesandten Preisinformationen mittels Plausibilitätskontrollen und durch anonyme Stichproben. Abweichungen wurden in einer sehr geringen Anzahl festgestellt. Die Unterschiede resultierten in 3 Fällen aus einer fehlenden Pflege (Aktualisierung) des Internetauftritts und in 2 Fällen war der Preisstand in Internet aktueller als die per Brief übersandte Preisliste. Die Preisdifferenzen lagen bei bis zu 3,5 %. Damit sind die Ergebnisse der Erhebung bestätigt.

Berücksichtigt werden nur physisch vorhandene Stationen mit Namen, Anschrift und Telefonnummer.

Die Marktuntersuchung muss laufend betrieben werden, damit Preisänderungen erfasst werden.

Grundsätzlich, dies haben die bisherigen Arbeiten seit dem ersten Automietpreisspiegel 1995 gezeigt, ändern sich die Preise bei Autovermietern in langen Zeiträumen, in der Regel im Frühjahr. Durch den Einsatz von EDV-Systemen ist es immer mehr Autovermietern möglich, eine sehr flexible Preisgestaltung vorzunehmen. Die angebotenen Preise richten sich nach Fahrzeugbestand, Nachfrage und sicher auch nach der regionalen bis hin zur örtlichen Wettbewerbssituation. Diese Firmen arbeiten mit Eckpreisen. Auf dieser Basis wird dann der aktuell kalkulierte Preis zum Zeitpunkt der Angebotsabgabe unter Berücksichtigung der momentanen Nachfrage dem Kunden offeriert. Durch die Veränderungen bei den angebotenen Fahrzeugtypen ergibt sich die Notwendigkeit einer jährlichen Befragung.

Diese Änderungen müssen alsbald bekannt gemacht werden.

Die Erhebung erfolgte wie bisher ab April 2010. Eingabe, Datenbankaufbereitung, Überprüfung sowie Druck nahmen ca. vier Monate in Anspruch, sodass das aufbereitete Datenmaterial Anfang Oktober zur Verfügung steht.

Bei allen Marktinformationen muss angegeben werden, dass es sich um einen oberen, einen unteren oder einen von/bis Preis handelt.

Ab der Ausgabe 2006 werden neben den minimalen und maximalen Preisen das arithmetische Mittel sowie der Modus dargestellt. In früheren Ausgaben wurde dieser als „gewichtetes Mittel“ bezeichnet. Der Modus ist der Wert, der am häufigsten genannt wurde. Wenn kein eindeutiger Modus definiert werden konnte, erfolgte in den bisherigen Ausgaben keine Nennung. Ab der Ausgabe 2009 wird, wenn es mehrere Modi gibt, der Modus veröffentlicht, der dem arithmetischen Mittel am nächsten liegt. Diesem Modus wird bei der Darstellung das Zeichen * vorangestellt.

Weiterhin werden veröffentlicht:

- nahe Wert; dabei handelt es sich um den realen Wert, der dem arithmetischen Mittel, also einem rein rechnerischen Wert, am nächsten liegt.
- Median 1 bzw. Median 2; dabei handelt es um den realen Wert, der bei 50% der Nennungen liegt; Median 1 ist der Wert bei einer ungeraden Gesamtzahl der Nennungen; Median 2 ist der zweite Wert bei einer geraden Anzahl der Nennungen, Median 1 und Median 2 ummanteln also die 50%.

Neben den Zahlen für die ersten drei Stellen der Postleitzahlen und den Ballungsräumen werden auch die Ergebnisse für die erste Postleitzahlzone dargestellt.

Nicht berücksichtigten konnten wir folgende Anregungen:

1. Ein statistisches Trimmen der Extremwerte ist aus rechtlichen Gründen und der notwendigen Nachvollziehbarkeit im Rahmen von Offenlegungen der Unterlagen in Einzelprozessen nicht möglich. Es gab mehrere Fälle, wo wir im Rahmen von Gerichtsstreitigkeiten feststellen konnten, dass der Kläger das Maximum darstellte.
2. Eine Gewichtung der Anbieter nach Marktanteilen korrespondiert nicht mit dem Erhebungsmodell und dem Verhalten des wirtschaftlich denkenden Menschen, das allgemein vorausgesetzt wird. Der angebotene Preis ist das Kriterium. Indirekt erfolgt eine gewisse Gewichtung durch die Anzahl der Stationen sowie die angebotenen Fahrzeugklassen. Es ist praxisfremd, dass sich ein Nachfrager für die Anzahl der abgeschlossenen Verträge interessiert. Ihn interessiert der Preis, der Fahrzeugtyp und die Verkehrssicherheit. Auch ist es bei der Struktur der Autovermieter sehr aufwendig, die regionalen Marktanteile zu ermitteln. Anbieter unterliegen einer eingeschränkten Publizitätspflicht, sodass Bilanzinformationen einschl. der G+V nicht aussagekräftig wären. Freiwillig würden die Umsatzanteile auch dem Hause SCHWACKE nicht offenbart.

Das Bundeskartellamt verlangt eine wissenschaftliche Methodik. Ohne eine Diskussion über den Wissenschaftsbegriff zu führen, kann allgemein festgehalten werden, dass es sich beim Automietpreisspiegel sowohl methodisch als auch vom Ergebnis her um eine Arbeitsweise handelt, die intersubjektiv überprüf- und nachvollziehbar ist.

Bei unserer Recherche wurde von Anfang an bewusst auf telefonische Erhebungen verzichtet. „Wobei ... jedem Jurist bekannt ist, dass man eine telefonische Auskunft, wenn überhaupt nur schwer als verbindlich durchsetzen kann. Inwieweit gerade auch die telefonischen Auskünfte den wirklichen Markt bezüglich der Anmietung von Wagen wiedergibt, ist zweifelhaft. Es besteht nämlich auch die Gefahr, dass der angerufene Autovermieter zunächst einen niedrigeren Preis nennt, um den Kunden zu ködern, um ihn in sein Geschäft kommen zu lassen.“ (LG Köln vom 28.4.2009, 11 S 116/08). Differenzierte Angebote benötigen beim Telefonat eine Annäherung an die Eckpunkte des Erhebungsmodells, ohne sich als Interviewer zu offenbaren. Dabei müssen Fachbegriffe gebraucht werden, die entweder den Interviewten misstrauisch machen bzw. bei Callcentern einfach die fehlende fachliche Kompetenz offenbaren. Beispiele sind Fragen nach der Fahrzeuggruppe mit kW-Angabe, der Selbstbeteiligung, der Vorfinanzierung oder den detaillierten Mietbedingungen. Dies ist bei unseren Erhebungen seit Jahren die Erfahrung und wird uns immer wieder auch von gerichtlich beauftragten Kfz-Sachverständigen bestätigt. Die Schwierigkeiten bei dieser Befragungsaktion liegen darin, vergleichbare Preisinformationen zu erhalten. Die Tarife sind durch indifferente Fahrzeugklassen, KM-Begrenzungen, unterschiedliche Selbstbeteiligungen im Kaskobereich u.a. sehr heterogen.

Die notwendige Reproduzierbarkeit der Erhebung ist weder beim Telefoninterview noch bei der interaktiven Internetpreisabfrage möglich. Bei schriftlichen Preislisten - auch aus dem Internet - ist hingegen die Reproduzierbarkeit gegeben. Diese bereits seit der ersten Ausgabe 1995 vorhandene Erkenntnis bestätigt sich bei jeder jährlichen Erhebungsrunde, zumal das Verfahren auch von der Rechtsprechung gestützt wird.Hinzu kommt, dass grundsätzlich anonymisierte Befragungen eine geringere Verlässlichkeit aufweisen als personalisierte

und damit rückverfolgbare und überprüfbare Erhebungen.“ (LG Köln vom 25.5.2009, 20 O 108/09).

Bei früheren Erhebungen wurde das angebliche Fehlen von Internettarifen im Automietpreisspiegel kritisiert. Der BGH hat in seinem Urteil vom 2.2.2010 (AZ VI ZR 07/09) zu einem Preis-Vergleichsangebot aus einem Internetportal festgestellt: „Dabei handelt es sich um einen Sondermarkt, der nicht ohne weiteres mit dem „allgemeinen“ regionalen Mietwagenmarkt vergleichbar sein muss.“

Wichtig ist die Begriffsbestimmung. Es handelt sich um Angebotspreise, die über das Internet offeriert werden. Dabei gibt es zwei technische Möglichkeiten:

1. das starre System und
2. das interaktive System.

Beim starren System kann man die Angebotspreise, Nebenkosten, allgemeine Geschäftsbedingungen usw. sich am Bildschirm anonym ansehen und ausdrucken, häufig auch speichern. Bei Interesse wendet man sich dann per Telefon oder E-Mail an den Vermieter. Diese Angebotspreise beobachten und werten wir aus. Von 2.369 Anbietern haben wir die Preis-Information über Internet erhalten und ausgedruckt.

Beim interaktiven Internet wird der Nutzer durch das Ausfüllen diverser Masken hin zu einer endgültigen Bestellung geführt. Diese Angebote basieren auf Yield-Management-Systemen, die auslastungsabhängig Preise offerieren. Sie sind zeitpunktbezogen. Sie unterliegen starken Schwankungen bis hin zur zeitweisen Nichtverfügbarkeit. Weiterhin muss eine Kreditkarte als Sicherheit, ab einer höheren Fahrzeugkategorie eine weitere Kreditkarte angegeben werden. Hinzu kommen noch einschränkende Bedingungen wie Vorbuchungsfristen und Altersbeschränkungen.

Bei den auslastungsabhängigen Systemen ändern sich die Preise sofort, die besten Beispiele waren im Jahr 2010 das Sturmtief Xynthia im Februar sowie die Einstellung des europäischen Flugverkehrs durch den Vulkanausbruch auf Island.

Nach unserem Kenntnisstand existiert auch keine wissenschaftliche Methode der Preiserhebung bei Yield-Management-Systemen. Sämtliche Großvermieter wenden dieses „Pricing“ an. Dies beobachten wir, wie bereits oben ausgeführt, wegen der fehlenden Reproduzierbarkeit nicht. Deshalb kann man seriös nur auf Preisinformationen entsprechend der Preisangaben-VO zurückgreifen, über die auch Großvermieter verfügen. Diese in der Regel als pdf-files im Internet hinterlegten oder gedruckten Preislisten gelten für einen sehr langen Zeitraum.

Bei der Heranziehung des Internets für die Angebotspreisermittlung muss auch die Erreichbarkeit der Anbieter berücksichtigt werden. Lediglich in Ballungsräumen kann ein breites Angebot interaktiv bzw. als erste Information abgerufen werden. Im ländlichen Raum ist das eher selten bis gar nicht möglich. Diese Situation gilt unverändert auch für 2010.

In Kenntnis der historischen Entwicklung der Diskussionen der betroffenen Verkehrskreise und gerichtlichen Auseinandersetzungen hin bis zum BGH haben wir in der Vergangenheit die

Offenlegung unserer Datenbank dem Bundeskartellamt angeboten. Dieses Angebot besteht auch weiterhin.

Von Kritikern der Ergebnisse des Automietpreisspiegels wird uns immer wieder ohne irgendeinen Nachweis vorgehalten, wir würden Wunschlisten der Autovermieter in die Auswertung einbeziehen. Bei unseren Angebotspreiserhebungen werden nur Informationen genutzt, die für Jeden ohne Einschränkung zugänglich sind und der Preisauszeichnungspflicht entsprechen.

Dieses wird auch in unseren jährlichen Anforderungsschreiben deutlich:

....Wir bitten Sie, uns kurzfristig Ihre Tarife bzw. Tarifgruppen zur Verfügung zu stellen.
...Wir gehen davon aus, dass dieses Prospektmaterial auch der Preisangabenverordnung entspricht. ...

Nutzen Sie auch unsere E – Mail Adresse info@eurotaxschwackeexpert.de für die Übersendung der Prospekte als PDF-Dokument oder nennen Sie uns Ihren Internetauftritt, auf dem Ihre Tarife hinterlegt sind. Wir drucken diese dann aus."

Die Rechtslage ist klar und im Wettbewerbsrecht mit der Preisangabenverordnung (PangV) geregelt. Das Preisverzeichnis ist am Ort anzubringen, anbringen heißt zu befestigen, dass es für den Verbraucher leicht erkennbar ist.

Wir gehen von einem rechtstreuen Verhalten der Anbieter aus. Wenn Verstöße gegen die vorgeschriebene Preisangabenverordnung festgestellt werden, so gibt es ausreichende juristische Möglichkeiten, dagegen vorzugehen.

Wir haben bei	2.113	Anbietern die Preis-Information als pdf-file o.ä. aus dem Internet erhalten und ausgedruckt.
Wir haben für	3.368	Stationen Preisinformationen von der Zentrale vorliegen, die per Doppelmeldungen überprüft wurden.
Dies ergibt	5.481	als Summe. Des weiteren haben wir zahlreiche Originalprospekte, zum Teil mehrfarbig und auf Hochglanzpapier gedruckt, von Vermietunternehmen erhalten.

Uns ist bekannt, dass durchaus Abweichungen zwischen den Angebotspreisen und den realisierten Preisen existieren. Dies ist in der Art der angebotenen Dienstleistung begründet, die nicht lagerfähig ist. Wenn sie nicht am jeweiligen Tage verkauft worden ist, erzielt sie für diesen Tag keinen Umsatz, verursacht aber dennoch Kosten. In derartigen Situationen muss der Verkäufer entscheiden, welche Parameter er bei seinem Angebot verändern muss, um Umsatz zu erzielen. Ein wesentlicher Parameter ist der Angebotspreis.

Es sind anscheinend in der Versicherungswirtschaft Überlegungen vorhanden, dass bewährte System der Klassifizierung von Mietwagen nach SCHWACKE (Basis unverbindlichen Preisempfehlung des Fahrzeuges) durch ein komplexeres System ACRISS abzulösen. Dies machen vom GDV im Auftrag gegebene Untersuchungen zu Automietpreisen sowie Fachartikel von Versicherungsmitarbeitern deutlich.

Im Vorwort der ersten Automietwagenklassifizierung nach SCHWACKE II/1995 wurde folgendes veröffentlicht:

Die „Empfehlungen zur Abrechnung von Mietwagen-Kosten“ des HUK-Verbandes sind schon seit geraumer außer Kraft gesetzt worden. Damit war auch die bisherige Mietklassifizierung nicht mehr gültig. Die SCHWACKE-Bewertung hat die Initiative ergriffen und in Anlehnung an das alte Verfahren die Systematik fortgeführt. Das Grundprinzip beruht auf einer Einstufung auf der Basis des unverbindlichen Neupreisempfehlung des Herstellers oder Importeurs oder aufgrund einer früher vorgenommenen Einstufung. Der Neupreis versteht sich einschließlich der Mehrwertsteuer sowie des mitgelieferten Serienzubehörs.

Die Neupreisgrenzen für die aktuell 11 Klassen werden in regelmäßigen Abständen überprüft und – sofern notwendig – verändert. Es handelt sich um ein einfaches Verfahren mit eindeutigen Zuordnungen in den 11 Klassen. Das beim Fahrzeug vorhandene Sonderzubehör bleibt bei der Klassifizierung unberücksichtigt.

Das Kürzel ACRISS steht für Association of Car Rental Industry System Standard. ACRISS ist ein Zusammenschluss von Autovermietungen, welche sich auf einen vierstelligen Fahrzeugklassencode geeinigt haben. Dieses System wird insbesondere im internationalen und Ferienvermietgeschäft genutzt. Der Fahrzeugschlüssel setzt sich aus vier Buchstaben zusammen. Hierbei steht der erste Buchstabe für die Klasse, der zweite für die Fahrzeugart, der dritte für die Antriebsart und der vierte für das Vorhandensein einer Klimaanlage. Rein mathematisch gab es bisher bei ACRISS 432 verschiedene Klassifizierungsmöglichkeiten, nach SCHWACKE nur 11. Das ACRISS-System ist unter Berücksichtigung der verschiedenen Treibstoff-/Antriebstechnologien erheblich erweitert worden. Den 11 SCHWACKE-Mietwagenklassen steht nunmehr ein Vielfaches von 432 Klassen nach ACRISS gegenüber.

Der Code wird auch als CRS-Code (Computerreservierungssystem) oder SIPP-Code (Standard Interline Passenger Procedures) bezeichnet.

Als neutrales Marktbeobachtungsunternehmen sehen wir uns nicht veranlasst, juristische Interpretationen, der Rechtssprechung des BGH oder auch von Instanzgerichten vorzunehmen. Wir empfehlen, sich durch juristische Fachzeitschriften wie zum Beispiel die SCHADENPRAXIS (SP) über die aktuelle Rechtslage zu informieren.

Uns liegen Kopien von Schriftsätzen aus gerichtlichen Mietwagenstreitigkeiten und Urteilen vor, die zum Teil recht eigenwillige Auslegungen unserer Datenerhebungen enthalten, u.a.: Die enormen Preissteigerungen des Schwacke Automietpreisspiegels 2006 im Vergleich zum Mietpreisspiegel 2003 würden den Verdacht nahelegen, dass Autovermieter in Kenntnis der Rechtsprechung des BGH Unfallersatztarife als Normaltarife angemeldet hätten und die Preise durch den Herausgeber der Liste nicht auf ihre Realitätsnähe überprüft würden.

Die Unterstellung von überhöhten Preislisten bei mehr als 2.100 verwendeten Preislisten aus dem Internet zeigt fehlende kaufmännische Kenntnisse. Der Kaufmann, der überhöhte Preislisten veröffentlicht, wird keine Kunden gewinnen.

Die von Mietwagenorganisationen übermittelten Tarife stellen ebenfalls keine Wunschpreislisten dar. Sie wurden von uns im Wege der Doppelmeldungen überprüft. D.h., die von der Zentrale zur Verfügung gestellten Tarife wurden mit den von ihren Vertragspartnern auf Grund unseres Mailings übermittelten Angebotspreisen verglichen. Teilweise waren die Tarife ebenfalls als pdf-file im Internet hinterlegt. Abweichungen ergaben sich nicht.

Zur Klarstellung: Der Begriff „Organisation“ ist ein betriebswirtschaftlicher. Die Anbieter der Vermietdienstleistungen haben verschiedene Rechtsformen; dies geht vom Einzelkaufmann hin bis zur Aktiengesellschaft. Sie sind unterschiedlich mit dem Lizenzgeber, dem Franchisegeber bzw. der Zentrale verbunden. Wir weisen ausdrücklich daraufhin, dass von uns keinerlei Tarife von berufsständischen Verbänden der Autovermieter oder deren Lobbys verwendet wurden. Uns lag auch derartiges nicht vor. Dieses Verwenden wurde uns unterstellt, weil der von uns benutzte Begriff „Organisation“ verkürzt und damit falsch als Lobbyverband interpretiert wurde.

Die Behauptung enormer Preissteigerungen des Schwacke Automietpreisspiegels 2006 im Vergleich zum Mietpreisspiegel 2003 ist falsch (SP 2008, 437 ff.). Wir haben den Bundesdurchschnitt 1 Tag pauschal Normaltarif der Jahre 2000, 2003 und 2006 verglichen. Die bundesweite Betrachtung ist aussagekräftig, weil sämtliche regionalen Daten dort zusammengefasst werden. Enorme Preissteigerungen lassen sich daraus nicht ableiten, eher Angebotspreissenkungen bzw. Gleichstände im Vergleich 2003 zu 2006. Bei drei Klassen existieren geringe Preiserhöhungen.

Weiterhin wurden Vergleiche des Bundesdurchschnitts 1 Woche pauschal Normaltarif der Jahre 2000, 2003 und 2006 erstellt. Im Bereich der kleineren Automietwagenklassen sind Steigerungen vorhanden. Die absoluten Angebotspreise für eine Woche sind aber im gewichteten Mittel bzw. Modus erheblich geringer als das 7-Fache des Eintagestarifes.

Schließlich wird vor einer Fehlinterpretation der Statistik gewarnt. Probleme entstehen wenn als Maßstab für Preisveränderungen der Modus bzw. das gewichtete Mittel für die wöchentliche Anmietung genommen wird. Aus der Verschiebung des Modus kann man nicht auf eine Preissteigerung schließen. Weder die Min.- noch die Max.-Werte haben sich wesentlich verändert. Wenn man die Range, d.h., die Bandbreite zwischen den minimalen und maximalen Werten vergleicht, so ist eben keine große Veränderung festzustellen. Bei den Tagesstarifen liegt ebenfalls kein erheblicher Preisanstieg vor. Um derartige Fehlinterpretationen zu verhindern, veröffentlichen wir zusätzliche Informationen rund um den Modus:

- Seit 2006 - arithmetisches Mittel
- Seit 2007 - Anzahl, die den Modus bilden
- bei nicht eindeutigen Modus, der dem arithmetischen Mittel am nächsten liegt.
- nahe Wert liegt dem arithmetischen Mittel am nächsten
- Median 1 bzw. Median 2; der reale Wert bei 50% der Nennungen.

Interessierten stellen wir gerne unsere Untersuchung per E-Mail zur Verfügung.

Osnabrück im September 2010

SCHWACKE-Bewertung GmbH & Co. KG
Dieter Nasemann