



Fraunhofer
IAO

Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2021

Fraunhofer Verlag

Marktpreisspiegel Mietwagen
Deutschland 2021

Impressum

Kontaktadresse:

Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft
und Organisation IAO
Nobelstraße 12
70569 Stuttgart
Telefon: +49(0)7 11/9 70-51 20
Telefax: +49(0)7 11/9 70-51 11
mietwagenstudie@iao.fraunhofer.de
<http://mietwagenstudie.iao.fraunhofer.de>

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek.
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte biblio-
grafische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de>
abrufbar.

Titelbild: © helivideo – stock.adobe.com

Druck & Bindung: RCOM Print GmbH, Würzburg-Rimpar

Für den Druck des Buches wurde chlor- und säurefreies
Papier verwendet.

© FRAUNHOFER VERLAG, 2022
Nobelstraße 12
70569 Stuttgart
verlag@fraunhofer.de
www.verlag.fraunhofer.de

als rechtlich nicht selbständige Einheit der

Fraunhofer-Gesellschaft zur Förderung
der angewandten Forschung e. V.
Hansastraße 27 c
80686 München
www.fraunhofer.de

Alle Rechte vorbehalten.

Dieses Werk ist einschließlich aller seiner Teile urheberrechtlich
geschützt. Jede Verwertung, die über die engen Grenzen
des Urheberrechtsgesetzes hinausgeht, ist ohne schriftliche
Zustimmung des Fraunhofer IAO unzulässig und strafbar.
Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen,
Mikroverfilmungen sowie die Speicherung in elektronischen
Systemen.

Die Wiedergabe von Warenbezeichnungen und Handels-
namen in diesem Buch berechtigt nicht zu der Annahme,
dass solche Bezeichnungen im Sinne der Warenzeichen- und
Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären
und deshalb von jedermann benutzt werden dürften.
Soweit in diesem Werk direkt oder indirekt auf Gesetze, Vor-
schriften oder Richtlinien (z. B. DIN, VDI) Bezug genommen
oder aus ihnen zitiert worden ist, kann der Verlag keine
Gewähr für Richtigkeit, Vollständigkeit oder Aktualität über-
nehmen.

Die Bereitstellung der Daten in dieser Studie beruht auf
Angaben Dritter und erfolgt ohne Anspruch und Garantie auf
Richtigkeit, Aktualität oder Vollständigkeit der Daten Dritter.
Der Herausgeber bzw. die Autoren übernehmen keine
Haftung für eventuell verbliebene fehlerhafte Angaben und
deren Folgen aufgrund fehlerhafter Angaben Dritter.
Die Daten wurden im Zeitraum 5. Januar bis 1. Dezember
2021 erhoben.

Fraunhofer »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2021« in Kürze

Der »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2021« enthält die Ergebnisse von zwei repräsentativen Erhebungen der Mietwagenpreise in Deutschland. Seit Jahren erfährt die Studie eine sehr große Resonanz und hat sich mittlerweile nicht nur für die Unfallschadenregulierung etabliert, sondern wird auch von vielen Mietwagenanbietern genutzt.

Die Erhebung der Daten für die aktuelle Ausgabe 2021 wurde vom Fraunhofer IAO unter Anwendung der im Folgenden detailliert erläuterten wissenschaftlichen Methodik in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten durchgeführt. Um der aktuellen Marktdynamik gerecht zu werden und umfassende Informationen zur Preisentwicklung darstellen zu können, wurden Angebote aus dem Zeitraum vom 5. Januar bis 1. Dezember 2021 in die Studie aufgenommen.

Die Ausgabe 2021 bildet die Grundlage für die Schätzung von Marktpreisen für Mietwagen im Jahr 2022.

Die Studie zu den Marktpreisen von Mietwagen zeichnet sich durch folgende Charakteristika aus:

- Repräsentative telefonische Erhebung bei allen ermittelten Autovermietern und Anmietstationen in Deutschland.
- Repräsentative Internet-basierte Erhebung bei den sieben bedeutendsten Anbietern¹ (Avis,

Buchbinder, Budget, Enterprise, Europcar, Hertz und Sixt), die verbindlich buchbare Angebote aufweisen. Es wurden keine starren Listenpreise erhoben, sondern reale Angebotspreise.

- Fraunhofer gibt den Marktpreis wieder, für den eine selbstzahlende Privatperson aufkommen muss. Sonderkonditionen für Vorauszahlungen werden nicht berücksichtigt. Dieser Preis wird als »Normaltarif« bezeichnet.
- Insgesamt sind bei beiden Erhebungen für die Mietzeiträume ein Tag sowie drei, fünf und sieben Tage etwa 2 682 000 Daten von ca. 2 400 Anmietstationen eingeflossen.
- Sowohl kleine und mittlere Anbieter als auch große Anbieter wurden berücksichtigt.
- Bei der telefonischen Erhebung sind die kleinen und mittleren Anbieter, bezogen auf ihren Marktanteil, etwas stärker gewichtet, da alle Anmietstationen gleich gewichtet wurden.
- Die Preise wurden anonym im Rahmen eines marktüblichen Anmietszenarios erhoben, umfassend dargestellt und erläutert.
- In den Preisen sind die Kosten für eine Haftungsreduzierung mit einer marktüblichen Selbstbeteiligung von ca. 750 bis 2 600 Euro bereits enthalten.
- In den Preisen ist jeweils eine an die Jahreszeit angepasste Bereifung enthalten.
- Um die statistische Repräsentativität zu gewährleisten, wurden die Auswertungen bewusst auf den zweistelligen Postleitzahlbereich begrenzt.
- Eine Auswertung nach der ACRISS-Klassifikation wurde zusätzlich zur Auswertung nach Schwacke-Klassifikation durchgeführt, da sie

¹ Anbieter mit mindestens drei Stationen in einem zweistelligen Postleitzahlbereich oder mindestens zehn Stationen bundesweit.

- insbesondere für die Anbieter im Mietwagenmarkt gebräuchlich und von großem Interesse ist.
- Die Preise für Geländewagen wurden separat ausgewertet und sind in Kapitel 4 dargestellt. Diese Auswertungen erfolgten bundesweit und für den einstelligen Postleitzahlbereich.
 - Eine Auflistung von Beispielfahrzeugen nach der ACRISS-Klassifikation wird in Anhang A dargestellt.
 - Eine Auswertung nach den 20 größten deutschen Städten wurde durchgeführt. Hierfür wurden die Einzelwerte aller Anmietstationen innerhalb einer Stadt aus der Interneterhebung genutzt (Anhang B).
 - Kapitel 7.1 stellt den Preisverlauf im Erhebungszeitraum dar.

Die Erhebung in der 14. Ausgabe 2021 enthält ebenfalls eine Analyse der Marktentwicklung im Vergleich zum Vorjahr sowie ausführliche Analysen der Preisentwicklung 2017 bis 2021. Als durchschnittlicher Preis für ein Fahrzeug nach Schwacke Klasse 6 wurden ca. 117 Euro für einen Tag und ca. 357 Euro für sieben Tage ermittelt.

Zusätzlich wurde eine Analyse der letzten fünf Jahre für die Internet-basierte sowie telefonische Erhebung durchgeführt.

Eine Zusammenfassung der Ergebnisse sowie aktuelle Zusatzinformationen sind im Internet unter <http://mietwagenstudie.iao.fraunhofer.de> abrufbar.

In der Studie sind Preise zu allen Fahrzeugklassen enthalten, die im Erhebungszeitraum in ausreichender Menge angeboten wurden. Zu den Schwacke-Klassen 1, 2 und 4 sind in der aktuellen Ausgabe keine Preisinformationen vorhanden, da diese Fahrzeugklassen nicht bzw. nur sehr selten verfügbar waren. Auch unter Einbeziehung der kleinen Anbieter und trotz intensiver Bemühungen um Angebote in diesen Klassen war auch in der telefonischen Erhebung kein ausreichendes Marktangebot für die Klassen vorhanden. Daher muss davon ausgegangen werden, dass sich allgemein keine Fahrzeuge der Klasse 1 mehr in der Vermietung befinden und Fahrzeuge der Klassen 2 und 4 im Jahr 2021 nur in seltenen Fällen angemietet werden konnten.

Die Einstufung der Fahrzeuge in Schwacke-Klassen wird von der Schwacke GmbH vorgenommen. Seit Jahren ist zu beobachten, dass die Modelle nach und nach in höhere Klassen eingestuft werden. Dies führt dazu, dass die produzierten Fahrzeuge nach und nach aus den niedrigen Klassen in höhere Klassen rutschen. Fahrzeugmodelle, die im Rahmen der ersten Ausgabe des Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2008 von Schwacke in Klasse 1 eingestuft wurden, waren zuletzt Klasse 3 zugeordnet. Viele der kleinen Fahrzeugmodelle werden schlicht nicht mehr produziert. Selbst bei gleichbleibendem Fahrzeugangebot in der Vermietung gibt es damit keine Angebote mehr für die niedrigen Klassen. Detailliert wird das Thema in Kapitel 2.5.4 aufgenommen.

Inhalt

Fraunhofer »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2021« in Kürze	3
Tabellenverzeichnis	9
Abbildungsverzeichnis	11
1 Einleitung	15
2 Methodik	17
2.1 Anforderungen an Methodik und Studie	17
2.2 Beschreibung der Methodik	21
2.2.1 Vorgehensweise für die Studie	21
2.2.2 Elemente der Methodik	23
2.2.3 Basisdaten	24
2.3 Durchführung der Erhebungen	26
2.3.1 Erhebung auf Internetbasis	26
2.3.2 Erhebung auf telefonischer Basis	29
2.3.3 Berücksichtigung von mittelgroßen und kleinen Mietwagenanbietern	31
2.4 Auswertung der ermittelten Daten	32
2.5 Erfahrungen	33
2.5.1 Erhebung auf Internetbasis	33
2.5.2 Erhebung auf telefonischer Basis	34
2.5.3 Klassifizierung von Fahrzeugen	35
2.5.4 Verfügbarkeit von Fahrzeugen niedriger Schwacke-Klassen und Verschiebung der Klassifikation der Fahrzeug-Modelle	36
3 Mietwagenpreise auf Internet-Basis für Personenkraftwagen (Pkw)	40
3.1 Erläuterung der Tabellen	40
3.2 Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	43
3.3 Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	44
3.4 Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation bundesweit	47
3.5 Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	48
4 Mietwagenpreise auf Internet-Basis für Geländewagen	52
4.1 Erläuterung der Tabellen	52
4.2 Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	53
4.3 Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	54

4.4	Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation bundesweit	56
4.5	Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	57
5	Mietwagenpreise telefonische Erhebung	59
5.1	Erläuterung der Tabellen	59
5.2	Basistabellen der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	61
6	Auswertungen und Interpretation der Ergebnisse	62
6.1	Vergleich der Anbietergruppen bei telefonischer Erhebung	62
6.2	Vergleich zwischen telefonischer Erhebung und Interneterhebung	64
6.3	Preisschwankungen zwischen Postleitzahlbereichen	67
7	Einordnung der Ergebnisse im Vergleich	68
7.1	Preisverlauf im Erhebungszeitraum	68
7.2	Vergleich der Interneterhebung 2021 mit 2020	69
7.3	Vergleich der telefonischen Erhebung 2021 mit 2020	71
7.4	Vergleich der telefonischen Erhebungen: Internetanbieter und sonstige Anbieter 2021 mit 2020	72
8	Analyse der Preisentwicklungen 2017 bis 2021	74
8.1	Preisentwicklung der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation 3, 6 und 9	75
8.2	Preisentwicklung der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation E, I und L	76
8.3	Preisentwicklung der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation 3, 6 und 9	77
8.4	Preisentwicklung der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation für die Jahre 2017, 2019 und 2021	78
8.5	Preisentwicklung der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation für die Jahre 2017, 2019 und 2021	79
8.6	Preisentwicklung der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation für die Jahre 2017, 2019 und 2021	80
9	Zusammenfassung und Ausblick	81
10	Glossar und Abkürzungsverzeichnis	82
11	Literaturverzeichnis	83

Anhang A	Eingruppierung von Fahrzeugen nach ACRISS	84
Anhang B1	Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation für den zweistelligen Postleitzahlbereich	85
Anhang B2	Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation für die 20 größten deutschen Städte	109
Anhang B3	Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation für den zweistelligen Postleitzahlbereich	115
Anhang B4	Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation für die 20 größten deutschen Städte	147
Anhang C	Informationen zu Fraunhofer IAO	154

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Anzahl 2017 produzierter Fahrzeugausführungen Opel Astra in bestimmter Schwacke-Klasse	35
Tabelle 2	Ranking der 20 größten Städte Deutschlands nach Einwohnerzahlen, Stand 31.12.2020 [Statistisches Bundesamt]	40
Tabelle 3	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	43
Tabelle 4	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassen, Pkw – einstelliger PLZ-Bereich	44
Tabelle 5	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – bundesweit	47
Tabelle 6	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – einstelliger PLZ-Bereich	48
Tabelle 7	Mittelwerte der Preise für Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	53
Tabelle 8	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Geländewagen – einstelliger PLZ-Bereich	54
Tabelle 9	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	56
Tabelle 10	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Geländewagen – einstelliger PLZ-Bereich	57
Tabelle 11	Ergebnisse der telefonischen Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	61
Tabelle 12	Telefonische Erhebung: Vergleich der Durchschnittswerte von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	62
Tabelle 13	Vergleich zwischen telefonischer Erhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit	64
Tabelle 14	Interneterhebung: Vergleich zwischen 2021 und 2020, Pkw – bundesweit	70
Tabelle 15	Telefonische Erhebung: Vergleich zwischen 2021 und 2020, Pkw – bundesweit	71
Tabelle 16	Telefonische Erhebung: Vergleich zwischen 2021 und 2020 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	72
Tabelle 17	Bedeutung der ersten Stelle des SIPP-Codes und Eingruppierung von Beispielfahrzeugen nach ACRISS-Klassifikation im Rahmen der Preisermittlung, für Pkw und Geländewagen	84
Tabelle 18	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – zweistelliger PLZ-Bereich	85

Tabelle 19	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, 20 größten deutschen Städte	109
Tabelle 20	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – zweistelliger PLZ-Bereich	115
Tabelle 21	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, 20 größten deutschen Städte	147

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Vorgehen bei der Studiererstellung	21
Abbildung 2	Interneterhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlbereichen	27
Abbildung 3	Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke – bundesweit	28
Abbildung 4	Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach ACRISS – bundesweit	29
Abbildung 5	Telefonische Erhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlbereichen	30
Abbildung 6	Telefonische Erhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke	31
Abbildung 7	Durchschnittliche Schwacke-Klasse der bekannten VW-Modelle	38
Abbildung 8	Anteil der Modell-Varianten einzelner Schwacke-Klasse im Jahresverlauf (a) Anteil niedrige Klassen nimmt ab (b) Anteil mittlerer Klassen bleibt konstant und Anteil hoher Klassen nimmt zu	39
Abbildung 9	Erläuterung der Ergebnistabellen für die Interneterhebung (Tabellenausschnitt aus Kapitel 3.3)	41
Abbildung 10	Mittelwerte der Preise für Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	43
Abbildung 11	Mittelwerte der Preise für Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – bundesweit	47
Abbildung 12	Mittelwerte der Preise für Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	53
Abbildung 13	Mittelwerte der Preise für Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	56
Abbildung 14	Erläuterung der Ergebnistabellen für die telefonische Erhebung (Tabellenausschnitt aus Kapitel 5.2)	59
Abbildung 15	Mittelwerte der Preise für telefonischen Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	61
Abbildung 16	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung der Durchschnittswerte von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	63
Abbildung 17	Vergleich Mittelwerte für telefonische Erhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit	65
Abbildung 18	Prozentuale Abweichung zwischen telefonischer Erhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit	65
Abbildung 19	Vergleich Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit, Aufnahme per Telefon bzw. Internet	66

Abbildung 20	Beispiel – Mittelwert \pm Standardabweichung für Fahrzeuge der Klasse 5, Anmietdauer 3 Tage, Interneterhebung – Pkw, zweistellige PLZ-Bereiche	67
Abbildung 21	Prozentuale Abweichung des gleitenden Durchschnitts der Mietpreise vom jeweiligen Gesamt-Mittelwert, Pkw – Internet	68
Abbildung 22	Interneterhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2021 und 2020, Pkw – bundesweit	70
Abbildung 23	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2021 und 2020, Pkw – bundesweit	71
Abbildung 24	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2021 und 2020 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	73
Abbildung 25	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2017 bis 2021 für Schwacke-Klasse 3 in Bezug auf den Mittelwert 2017, Pkw – bundesweit, Internet	75
Abbildung 26	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2017 bis 2021 für Schwacke-Klasse 6 in Bezug auf den Mittelwert 2017, Pkw – bundesweit, Internet	75
Abbildung 27	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2017 bis 2021 für Schwacke-Klasse 9 in Bezug auf den Mittelwert 2017, Pkw – bundesweit, Internet	75
Abbildung 28	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2017 bis 2021 für ACRISS-Klasse E in Bezug auf den Mittelwert 2017, Pkw – bundesweit, Internet	76
Abbildung 29	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2017 bis 2021 für ACRISS-Klasse I in Bezug auf den Mittelwert 2017, Pkw – bundesweit, Internet	76
Abbildung 30	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2017 bis 2021 für ACRISS-Klasse L in Bezug auf den Mittelwert 2017, Pkw – bundesweit, Internet	76
Abbildung 31	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2017 bis 2021 für Schwacke-Klasse 3 in Bezug auf den Mittelwert 2017, Pkw – bundesweit, Telefon	77
Abbildung 32	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2017 bis 2021 für Schwacke-Klasse 6 in Bezug auf den Mittelwert 2017, Pkw – bundesweit, Telefon	77
Abbildung 33	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2017 bis 2021 für Schwacke-Klasse 9 in Bezug auf den Mittelwert 2017, Pkw – bundesweit, Telefon	77

Abbildung 34	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 11 für 2017, 2019 und 2021, Pkw – bundesweit, Internet	78
Abbildung 35	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 11 für 2017, 2019 und 2021, Pkw – bundesweit, Internet	78
Abbildung 36	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 11 für 2017, 2019 und 2021, Pkw – bundesweit, Internet	78
Abbildung 37	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2017, 2019 und 2021, Pkw – bundesweit, Internet	79
Abbildung 38	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2017, 2019 und 2021, Pkw – bundesweit, Internet	79
Abbildung 39	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2017, 2019 und 2021, Pkw – bundesweit, Internet	79
Abbildung 40	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 10 für 2017, 2019 und 2021, Pkw – bundesweit, Telefon	80
Abbildung 41	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 10 für 2017, 2019 und 2021, Pkw – bundesweit, Telefon	80
Abbildung 42	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 10 für 2017, 2019 und 2021, Pkw – bundesweit, Telefon	80

1 Einleitung

Die aktuelle Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGH) orientiert sich bei der Abschätzung der Höhe erstattungsfähiger Kosten bei unfallbedingten Anmietungen von Fahrzeugen am realen Marktpreis, der einem selbstzahlenden Privatkunden in Rechnung gestellt wird. Daher besteht ein erheblicher Bedarf an einer aktuellen und neutralen Marktübersicht zu marktüblichen Mietwagenpreisen in Deutschland.

Um diesem Bedarf gerecht zu werden, hat das Fraunhofer IAO 2008 eine Methodik entwickelt, die als Basis für einen repräsentativen und neutralen Marktpreisspiegel für Mietwagen dient. Ziel war es, dass die Methodik den realen Marktpreis wiedergibt. Die ermittelten Preise kommen den realen Marktbedingungen nahe und die Anzahl der ermittelten Preise erlaubt statistisch repräsentative Aussagen. Eine größtmögliche Transparenz des eingesetzten Verfahrens, das heißt eine detaillierte Beschreibung, wie die Preise genau ermittelt wurden, ermöglicht es jedem Interessenten, die Erhebung umfassend nachzuvollziehen und die ermittelten Werte bei Bedarf zu prüfen. Methodik und Details der Umsetzung werden in Kapitel 2 beschrieben.

Die IAO-Methodik bildete die Grundlage für eine deutschlandweite Erhebung von Preisdaten über Telefon und Internet, die das Fraunhofer IAO vom 5. Januar bis 1. Dezember 2021 durchgeführt hat.

Die Daten für die Erhebung wurden unter realen Bedingungen anonym abgefragt. Die ermittelten

Preise sind zum Zeitpunkt der Erhebung verbindlich erzielbare Preise.

Die Daten der beiden Erhebungen wurden insgesamt in drei verschiedenen Kategorien erfasst, um weitere Auswertungen zu ermöglichen: telefonisch ermittelte Preise von Internetanbietern, telefonisch ermittelte Preise von Anbietern, die keine verbindlich buchbaren Angebote im Internet aufweisen, sowie Internetpreise für im Internet verbindlich buchbare Fahrzeuge. Ermittelt wurden per Internet insgesamt 2 677 435 Einzelpreise von 1 813 Anmietstationen und per Telefon 4 503 Einzelpreise von 2 408 Anmietstationen.

Auf Basis dieser Daten wurden umfassende Auswertungen durchgeführt. Die Ergebnisse sind in diesem Buch in Tabellenform detailliert dargestellt und werden zur besseren Übersichtlichkeit durch Grafiken ergänzt. Kapitel 3, 4 und 5 zeigen die ermittelten Marktpreise – getrennt für die Erhebung über das Internet (Personenkraftwagen (Pkw), Geländewagen) und für die telefonische Erhebung. Der Leser erhält dort beispielsweise Antworten auf folgende Fragen: Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten eines Mietwagens in verschiedenen Regionen Deutschlands? Wie stark schwanken die Preise zwischen verschiedenen Fahrzeugklassen?

Im Mietwagenmarkt erfolgt die Einordnung der Fahrzeuge häufig nach der ACRISS-Klassifikation [ACRISS 2021], im Unfallersatzgeschäft ist dagegen die Einteilung nach der Klassifikation von

Schwacke [Schwacke 2017A] üblich.² Im Rahmen dieser Erhebung wurden die Ergebnisse auf Basis der Schwacke-Klassifikation ermittelt und zusätzlich wurde eine Auswertung auf Basis der ACRISS-Klassifikation durchgeführt. Die ACRISS-Klassifikation wurde speziell für den elektronisch gestützten Vertrieb im Mietwagenmarkt entwickelt, auch für den Bereich der Touristik, und wird häufig von Mietwagenanbietern (z. B. Europcar, Hertz, Sixt) als Beschreibungselement des Angebotes dem Kunden kommuniziert.

Die Analyse und Interpretation der ermittelten Daten in Kapitel 6 ermöglicht ein tieferes Verständnis der Ergebnisse und erlaubt weitere Einblicke in Marktcharakteristika, wie beispielsweise die typischen Preisunterschiede zwischen einer Anmietung über Telefon und einer Anmietung über Internet. Das Internet stellt eines von mehreren verfügbaren Medien für die Anmietung dar. Im Gegensatz zum letzten Jahr sind 2021 für die meisten Klassen die telefonisch ermittelten Preise günstiger als die im Internet ermittelten Preise. Mittelfristig scheinen sich die Preise anzugleichen, während bei den Internetanbietern eine schnellere Reaktion auf Marktveränderungen zu beobachten ist. Das führende Marktsegment stellen mittlerweile die großen Internetanbieter dar. Kapitel 6 vergleicht die beiden Anbietergruppen detailliert.

2 Seit 2018 vertreibt Schwacke die Daten zur Klassifikation nicht mehr als Buch, sondern ausschließlich digital. Damit ist die hier zitierte Version die letzte öffentlich verfügbare Beschreibung der Klassifikation und wird daher hier als Quelle genannt.

Die Einordnung der Ergebnisse im Vergleich zum Vorjahr und zu anderen Erhebungen ist in Kapitel 7 dargestellt.

Kapitel 8 widmet sich einer ausführlichen Analyse zur Preisentwicklung in den letzten fünf Jahren (2017 bis 2021).

Das Fraunhofer IAO stellt mit dieser Studie einen aktuellen und neutralen Überblick zu Mietwagenpreisen in Deutschland zur Verfügung. Auf Basis der eingesetzten Methodik konnten detaillierte Ergebnisse ermittelt werden. Durch zusätzliche Auswertungen erhält der Leser Detailinformationen zum Mietwagenmarkt. Für Fragen und Anregungen steht der Herausgeber gerne zur Verfügung.

2 Methodik

2.1 Anforderungen an Methodik und Studie

Ziel bei der Entwicklung der Erhebungsmethodik war es, die Mietwagenpreise auf eine Art und Weise zu ermitteln, die den realen Marktbedingungen bei der Anmietung von Fahrzeugen durch Privatkunden nahekommmt. Dies ergibt sich als Anforderung aus der BGH-Rechtsprechung. Einzelne Veröffentlichungen haben sich mit Elementen von Erhebungsmethoden für Mietwagenpreise befasst [u. a. Klein 2007, Richter 2007], jedoch nicht oder nur in Teilen dargestellt, wie die »ideale Methodik« zu gestalten ist.

Bevor die Methodik selbst beschrieben wird, sollen zunächst die Anforderungen beschrieben werden, welche die Erhebungsmethodik erfüllen muss, um den Markt abzubilden:

- Aufnahme und Analyse der Marktpreise für Privatkunden auf repräsentative Weise;
- Anonymität der Erhebung;
- Einbeziehung aller im Mietwagenmarkt aktiven Anbieter;
- Nutzung der verschiedenen typischen Buchungsmedien;
- Ausführliche Dokumentation der Ergebnisse und Möglichkeit für weitere Auswertungen;
- Geeignete Klassifikation der Ergebnisse für die Nutzung in der Schadenregulierung;
- Aktualität der Ergebnisse;
- Transparenz der Vorgehensmethodik, d. h. detaillierte Darstellung der Methodik durch ausführliche Dokumentation;
- Ergebnisse für die Öffentlichkeit zugänglich.

Im Folgenden wird erläutert, welche Konsequenzen sich aus diesen Anforderungen für die Methodik ergeben.

Marktpreise

Wie kann eine Erhebung die Marktpreise gut wiedergeben? Dazu sollen zunächst Definitionen für den Marktpreis herangezogen werden: »Ein von den Klassikern der Nationalökonomie im Gegensatz zum natürlichen Preis geprägter Begriff für den ausschließlich durch Angebot und Nachfrage auf einem Markt ... bestimmten Gleichgewichtspreis« sowie »Der auf einem Markt ... entsprechend dem durchschnittlichen Angebot und der allgemeinen Nachfrage während der Marktzeit erzielte Preis.« [Gabler 2004].

Aus diesen Definitionen kann abgeleitet werden, dass der Marktpreis einem realen Anmietvorgang entspricht, bei dem ein Kunde (Nachfrager) in einem Anmietszenario zu einem für diesen Moment gültigen Preis (Angebot) anmietet.

Angebotspreise und Selbstauskünfte, die nicht für einen typischen Anmietvorgang erteilt werden, oder statische Preislisten (Angebotspreise) allein sind daher für die Preisermittlung weniger geeignet. Gut geeignet sind z. B. anonyme telefonische Anfragen, welche einen verbindlichen Anmietvorgang widerspiegeln und einen in diesem Moment auch buchbaren Preis ermitteln, oder Anfragen über das Internet auf Online-Portalen, die eine reale Buchung auch direkt online ermöglichen (ohne Vorbehalte und ohne weiteres Nachfragen). Aus diesem Grund wurde

die Befragung auf Basis von sofort buchbaren Internetangeboten sowie anonymen, telefonischen Anfragen durchgeführt.

Der Marktpreis als durchschnittlich bezahlter Preis wird am besten durch den »arithmetischen Mittelwert« der ermittelten Preise abgebildet. Idealerweise würden einzelne Anbieter oder Anmietstationen dabei noch gewichtet, beispielsweise nach ihrer Marktbedeutung, z. B. ausgedrückt durch den Umsatz oder die Anzahl der Fahrzeuge (siehe auch [Klein 2007]). Derartige Daten sind jedoch nicht verfügbar und können daher für eine Gewichtung nicht genutzt werden (siehe auch [Schwacke 2017]). Die nächstbeste Möglichkeit ist die Gleichgewichtung aller Anmietstationen, die für diese Studie angewendet wurde. Ein geeignetes Maß, die Schwankungsbreite der einzelnen ermittelten Preise darzustellen, ist die Angabe der »Standardabweichung«. Die Standardabweichung gibt an, wie weit die einzelnen Werte um den Mittelwert gestreut sind. Arithmetischer Mittelwert und Standardabweichung wurden daher für die Darstellung der Ergebnisse ausgewählt.

Bei Mietwagenpreisen gibt es unterschiedliche Tarife. Der Marktpreis wird am besten durch den Preis bzw. Tarif abgebildet, den eine Privatperson oder ein Geschäftsmann selbst bezahlt. Dieser Preis wird im Folgenden als »Normaltarif« bezeichnet. Dieser Normaltarif dient mittlerweile in der Rechtsprechung als typische Basis für die Abschätzung erstattungsfähiger Kosten. Zusätzlich ist es erforderlich, dass bei der Abfrage von Preisen »genügend viele« Freikilometer im Preis bereits enthalten sind. Preisangaben, die auf

Sondereffekten beruhen – beispielsweise besonders günstige Preise am Wochenende – sollten nicht in die Erhebung einfließen.

Repräsentativität

Eine repräsentative Untersuchung muss so viele Werte erheben, dass Aussagen durch eine hinreichende Anzahl von erhobenen Werten belegt werden können. So ist zum Beispiel die Berechnung von Mittelwerten auf Basis einiger weniger Angaben statistisch wenig aussagekräftig. Daher wurden die Auswertungen auf maximal zweistellige Postleitzahlbereiche detailliert.

Für die Datenerhebung sollte eine große Anzahl von Einzelwerten erhoben werden. Gleichzeitig existieren »natürliche Grenzen«. Bei den buchbaren Internetangeboten ist die »natürliche Grenze« die Anzahl der über das Internet bereitgestellten Preisinformationen. Bei der telefonischen Erhebung sollte jede Anmietstation in Deutschland einbezogen werden, gleichzeitig wurde Wert darauf gelegt, dass eine einzelne Station nicht häufiger als drei bis vier Mal »beansprucht« wird, auch um die Anonymität für die Erhebung zu wahren.

Anbieter

Die Grundlage für die Erhebung bildeten alle in Deutschland tätigen Mietwagenanbieter und deren einzelne Anmietstationen. Zur Ermittlung der Mietwagenanbieter und der Anmietstationen wurden folgende Informationsquellen zugrunde

gelegt: Telefonbuch [DasTelefonbuch], Gelbe Seiten [GelbeSeiten], Meine Stadt [MeineStadt], Google Maps [GoogleMaps] sowie die entsprechenden Adressdaten und Listen der Anmietstationen von Anbietern, bei denen über das Internet verbindlich gebucht werden kann. Es ist davon auszugehen, dass Anbieter, die im Mietwagenmarkt aktiv sind und Fahrzeuge vermieten möchten, in einem dieser Medien vertreten sind und mit diesen Quellen der Markt bestmöglich und (nahezu) vollständig abgebildet wird.

Die Daten wurden zunächst stichprobenartig überprüft und eine eigene Adressdatenbank aufgebaut. Insgesamt wurden 3987 Anmietstationen in die Befragung einbezogen. Im Rahmen der telefonischen Datenerhebung wurden alle diese Adressdaten genutzt und dabei nochmals aktualisiert.

Anonymität

Bei der Anmietung eines Mietwagens wird ein typisches Anmietszenario abgebildet. Dem Vermieter ist nicht bekannt, dass es sich um eine Marktuntersuchung handelt und er vermutet einen typischen Kunden, der einen ganz »normalen« Preis erhält. Für die Erhebungsmethodik bedeutet dies, dass die Anmietsituation »vorgespielt« wird. Der Vermieter kennt den anmietenden Kunden nicht.

Buchungsmedien

Genauere Zahlen über die Nutzung der verschiedenen Medien (Telefon, Fax, Online-Portal im Internet, E-Mail oder persönlich vor Ort) für die Mietwagenbuchungen von Privatkunden konnten nicht ermittelt werden. Führt ein Mietwageninteressent einen kurzen Preisvergleich oder eine Preisabfrage durch, so erfolgt dies typischerweise über Telefon oder Internet – evtl. ergänzt durch eine schriftliche Buchung per Fax oder E-Mail, sofern dies zusätzlich erforderlich ist und nicht bereits über das Online-Portal gebucht wurde. Aus diesen Gründen wurde für die Erhebung die typische Situation zugrunde gelegt, dass ein Mietwagen entweder per Telefon (ggf. anschließend schriftlich bestätigt) oder über das Internet gebucht wird.

Dokumentation

Für die detaillierte Beschreibung der erhobenen Daten und ermittelten Ergebnisse werden folgende Informationen genutzt:

- Angabe von Bruttopreisen (inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer);
- Angabe von Mittelwert, Standardabweichung sowie Minimal- und Maximalwerte;
- Gliederung nach verschiedenen Fahrzeugklassen;
- Geografische Gliederung in verschiedenen Detaillierungsstufen (je nach Anzahl nutzbarer Werte für statistische Relevanz): bundesweit, nach einstelligen oder zweistelligen Postleitzahlen.

- zahlbereichen, nach den 20 größten Städten Deutschlands;
- Angabe der Preise für verschiedene Anmietzeiträume;
- Preiserhebungen für die Anmietdauern ein, drei, fünf und sieben Tage;
- Angabe der zugrunde liegenden Anzahl von Einzelwerten und Anmietstationen bzw. Nennungen;
- Vergleichende Darstellung der Ergebnisse von Interneterhebung und telefonischer Befragung;
- Vergleichende Darstellung mit der Markterhebung vom Vorjahr sowie mit anderen Markterhebungen von Mietwagenpreisen.

Auf die Angabe weiterer Werte mit geringerem Informationsgehalt wurde bewusst verzichtet.

Klassifikation der Ergebnisse

Die Beteiligten an der Schadenregulierung von Kfz-Unfällen arbeiten heutzutage häufig mit einer Fahrzeug-Klassifikation, die von Schwacke erstellt wurde und die bis 2017 in entsprechenden Publikationen für einzelne Fahrzeuge veröffentlicht wurde [Schwacke 2017A, Schwacke 2017]. Aktuell gibt es die Klassifikationstabellen und Mietwagenpreise von Schwacke nicht mehr in Buchform, sondern ausschließlich digital und mit eingeschränktem Zugriff. Da die Klassifikation nach Schwacke aber noch häufig verwendet wird, wurde in der Studie auch in diesem Jahr u. a. eine Einteilung und Auswertung nach diesem Klassifikationssystem vorgenommen. Diese Einteilung ist mit Herausforderungen im Bereich der Klassifika-

tion verbunden und führt zu einer Unschärfe bei der Ermittlung und Berechnung der einzelnen Werte. In der Schadenregulierung stellt diese Klassifikation eine Herausforderung für den Regulierungsprozess dar, da häufig die erforderlichen Daten im Regulierungsprozess nicht in dem Detaillierungsgrad vorhanden sind, der erforderlich ist, um eine exakte Klasseneinteilung vornehmen zu können. Das heißt, es wird von einer Genauigkeit ausgegangen, die in der Regulierungspraxis häufig nicht erreicht werden kann, jedoch zu einem erheblichen Bearbeitungsaufwand führt. Dies wird am Ende dieses Kapitels näher erläutert. Eine mögliche Alternative stellt das ACRISS-Klassifikationssystem dar, welches in der Mietwagenbranche stärker verbreitet ist.

Neben der Klassifikation der Fahrzeuge werden die Ergebnisse auch regional in Klassen bzw. Gruppen zusammengefasst. Die gegenwärtige Arbeitsweise in der Schadenregulierung basiert auf der Nutzung von Postleitzahlen bzw. Postleitzahlbereichen, um lokalen Preisunterschieden gerecht zu werden. Aus diesem Grund wurde die Gliederung und Auswertung nach Postleitzahlen und -bereichen beibehalten.

Die gewählten Klassifikationen ermöglichen eine einfache Nutzung der ermittelten Marktdaten und bilden die Basis für die Tabellenwerke.

Aktualität

Die in dieser Studie erhobenen Daten wurden im Zeitraum vom 5. Januar bis 1. Dezember 2021 erhoben. Die Studie spiegelt die Preise aus die-

sem Zeitraum wider. Mietwagenpreise werden von den Anbietern von Zeit zu Zeit an die Marktentwicklungen angepasst. Um aktuelle Preise bereitstellen zu können, wird die hier vorliegende Studie in regelmäßigen Abständen auf Basis der jeweils aktuellen Daten wiederholt.

Transparente Methodik

Eine wichtige Anforderung für die Nachvollziehbarkeit der Studie und der Datenerhebung stellt die transparente und detaillierte Beschreibung der Methodik dar. Im nächsten Abschnitt sind die Details von Methodik und Erhebung beschrieben.

Öffentlich verfügbar

Die Studie, die in Buchform veröffentlicht wurde, kann von jeder interessierten Person kostenpflichtig erworben werden.

2.2 Beschreibung der Methodik

2.2.1 Vorgehensweise für die Studie

Die folgende Abbildung stellt die Vorgehensweise bei der Studiererstellung dar, die kurz beschrieben wird. Auf die einzelnen Elemente der Methodik sowie die Erhebungen wird in den folgenden Abschnitten näher eingegangen.

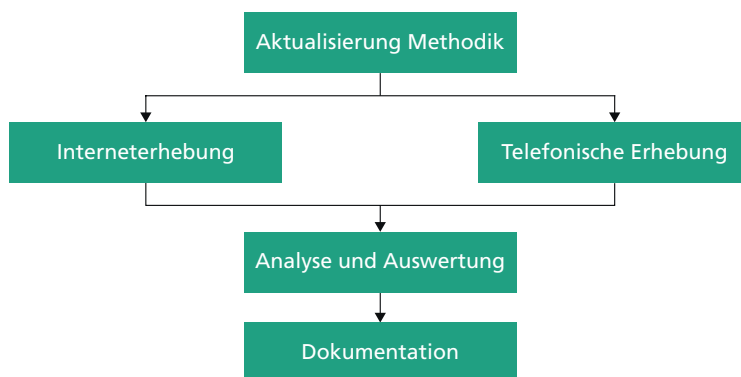


Abbildung 1: Vorgehen bei der Studiererstellung

Aktualisierung Methodik

Die Erhebungsmethodik wurde im Herbst 2007 erstmalig für die Markterhebung 2008 entwickelt. Dabei galt es, den Mietwagenmarkt abzubilden.

Typische Anmietszenarien wurden definiert und es wurde festgelegt, welche Werte unter welchen Rahmenbedingungen abzufragen sind. Gleichzeitig musste der Umgang mit Sonderfällen festgelegt werden. Für die Entwicklung der Methodik und die Beantwortung zahlreicher Detailfragen wurden umfangreiche, eigene Recherchen durchgeführt und Interviews mit Experten geführt. Die Erhebungsmethodik wurde erfolgreich für die Marktstudie 2008 genutzt und konnte daher im Wesentlichen unverändert übernommen werden. Die Methodik wurde 2009 durch die Auswertungen nach einzelnen Städten und 2010 durch die Auswertung für Geländewagen ergänzt. 2011 und 2012 wurden keine Änderungen der Methodik vorgenommen. In 2013 wurde die Erhebung durch die Anmietdauer von fünf Tagen erweitert. 2018 wurde die Auswertung der Telefonerhebung auf eine bundesweite Auswertung reduziert. 2019 wurde der Einfluss von Schulferien auf die Preise untersucht. Zudem wurde seit 2019 auf eine Auswertung nach Anmietzeitpunkt verzichtet, da der Einfluss des Anmietzeitpunkts auf die Preise in allen vorhergehenden Jahren gering war. 2020 und 2021 wurde der Preisverlauf über den Erhebungszeitraum betrachtet.

Interneterhebung und telefonische Erhebung

Die Methodik diente als Grundlage für die anonymen, deutschlandweiten Erhebungen über Telefon und Internet, die von Januar bis Dezember 2021 durchgeführt wurden. Die Einzeldaten der beiden Erhebungen bilden die Grundlage der Studie.

Analyse und Auswertung

Für die Auswertung und die Qualitätssicherung wurden eigene Softwareprogramme erstellt, die auf Basis einer Datenbank umfassende Analysen ermöglichen. Insgesamt konnten für die Auswertung 2 677 435 Einzelwerte der Erhebung über das Internet sowie 4 503 Einzelwerte der telefonischen Erhebung genutzt werden. Mit Hilfe der Programme wurden die Daten analysiert, ausgewertet, validiert und für die Tabellen in der Dokumentation aufbereitet.

Dokumentation

Grafiken wurden erstellt, um eine leichtere Interpretation der Ergebnisse zu ermöglichen. Die Auswertungen wurden analysiert und diskutiert. Auf dieser Basis konnten die Dokumentations-texte erstellt werden. Beim Satz der Studie wurden die zuvor ermittelten Einzelwerte der Tabellen automatisch übernommen.

2.2.2 Elemente der Methodik

Anmietszenario

Für die Durchführung der anonymen telefonischen Erhebung wurden verschiedene realitätsnahe Anmietszenarien entwickelt und als Grundlage für die Anfragen genutzt. Ziel war es, den Anmietvorgang wirklichkeitsnah zu gestalten und ein Verhalten vorzuspielen, das einer typischen Anmietung entspricht. Auf diese Weise wurde die Anonymität des Anmietenden gewahrt und die vorgesehene Nutzung der erhobenen Informationen war den Vermietern nicht bekannt.

Bei den Abfragen über Internet ist die Anonymität bereits durch die Methodik – die Nutzung des anonymen Internets – gewährleistet. Bei der Abfrage sind keine Personen von Anbieterseite aus beteiligt, die Nachfragen stellen oder denen bestimmte ungewöhnliche Anmietszenarien auffallen könnten. Daher muss für die Erhebung auf Internetbasis kein Szenario vorgespielt werden, sondern es wird der typische Anmietvorgang online nachgebildet.

Anmietzeitpunkt und -zeitraum

Für die Erstellung der Tabellen wurden die Preise für vier Anmietzeiträume ermittelt: ein, drei, fünf und sieben Tage. Dies gilt sowohl für die Internet-erhebung als auch für die telefonische Erhebung. Es wurde ein Anmietzeitpunkt gewählt, der nicht zwischen Donnerstag 14 Uhr und Montag 9 Uhr liegt, um Sondereffekte (günstigere Preise durch Wochenendtarife) auszuschließen. Des Weiteren

wurde der Anmietzeitpunkt so gewählt, dass er zwischen vier und neun Tagen in der Zukunft liegt. Untersuchungen in den Jahren 2008 bis 2018 haben nachgewiesen, dass der Anmietzeitpunkt nur in äußerst seltenen Fällen einen Einfluss auf den Preis hat.

Postleitzahlbereiche

Eine Dimension der Preistabellen des Marktpreisspiegels für Mietwagen bilden die betrachteten Postleitzahlbereiche (PLZ-Bereiche). Nach Untersuchung der Verteilung verfügbarer Mietwagenstationen und Einzelwerte über zwei- und dreistellige PLZ-Bereiche erfolgte eine Beschränkung auf maximal zweistellige PLZ-Bereiche.

Diese Beschränkung dient zur Sicherstellung der statistischen Relevanz der Erhebungsergebnisse – es sollten typischerweise mindestens 30 Werte pro Datenzelle ausgewertet werden können.

Insgesamt wurden somit bis zu 95 sogenannte PLZ-Leitbereiche berücksichtigt (PLZ-Bereiche 01XXX bis 99XXX; 5 Leitbereiche existieren nicht).

Des Weiteren wurden Auswertungen (Mittelwerte, Minimalwerte, Maximalwerte etc.) auf bundesweiter Ebene sowie – wenn sinnvoll – auch auf Basis von einstelligen Postleitzahlbereichen (alle Postleitzahlen, die mit derselben Zahl beginnen) vorgenommen. Zudem erfolgte eine Auswertung für die 20 größten Städte Deutschlands.

Preiskriterien und -angaben

Grundlage für die Preisermittlung bilden die erhobenen Brutto-Preise für die Anmietung eines entsprechenden Fahrzeugs. Zur Sicherstellung der Vergleichbarkeit der Ergebnisse werden – zusätzlich zu den bereits genannten – weitere einheitliche Kriterien einer typischen Anmietsituation herangezogen. Diese umfassen:

- Anmietung und Rückgabe zu regulären Öffnungszeiten (9:00 bis 12:00 und 13:30 bis 16:00 Uhr);
- Vermeidung von Sondereffekten an Wochenenden (s. o.);
- Keine Erhebung von Sondertarifen (z. B. für Messe), Sonderangeboten und Rabatten (z. B. Firmenrabatt, Automobilclub-Mitgliederrabatt, Rabatt für Bahncard-Inhaber etc.);
- Vermeidung von Aufschlägen und Zuschlägen (z. B. Navigationssystem oder zusätzliche Fahrer) – sofern extra ausgewiesen und nicht bereits im Preis enthalten;
- Haftungsreduzierung bzw. Haftungsbeschränkung mit typischer Selbstbeteiligung (meist zwischen 750 und 2 600 Euro);
- Unbegrenzte Kilometer oder Inklusiv-Kilometer von mindestens 150 Kilometer pro Tag;
- Berücksichtigung von zum Zeitpunkt der Erhebung verbindlich buchbaren Tarifen.

Eine Gewichtung der Stationen und Anbieter bei der Preisermittlung erfolgt nicht (gleich gewichtet). Der Durchschnittswert wird als Durchschnitt über die Durchschnittswerte je Station in den jeweiligen Datenzellen (geographischer Bereich, Fahrzeugklasse und Anmietdauer) ermittelt.

Werden bei einer Station mehrere Fahrzeugpreise für Fahrzeuge einer einzigen Klasse erhoben, so wird der Mittelwert dieser Einzelpreise als »Fahrzeugklassenpreis« (mit dem Gewicht »1«) für die Ermittlung der Mittelwerte über alle Stationen eines geographischen Bereichs genutzt.

Grundlage bildet einzig, dass ein Fahrzeug zu einem Tarif zum Erhebungszeitpunkt über das Internet oder per Telefon faktisch gebucht werden kann. »Ausreißer« nach oben oder unten bei Preisangaben werden nicht bereinigt, soweit diese nicht als Angebots- oder Sonderpreis zu betrachten sind.

2.2.3 Basisdaten

Ausgangspunkt für die Erhebung von Internetpreisen wie auch zur telefonischen Aufnahme der Preisangaben von Mietwagenanbietern bildet ein zentraler Daten- und Adresspool verfügbarer Mietwagenstationen in Deutschland. Das Verzeichnis von Mietwagenstationen in Deutschland wurde unter Nutzung folgender Quellen selbst erarbeitet:

- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Gelbe Seiten« im Internet-Angebot unter www.gelbeseiten.de;
- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Das Telefonbuch« im Internet-Angebot unter www.telefonbuch.de;
- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Meine Stadt« im Internet-Angebot unter www.meinestadt.de;

- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Google Maps« im Internet-Angebot unter www.google.de/maps;
- Stationsverzeichnisse der Mietwagenanbieter Avis, Buchbinder, Budget, Enterprise, Europcar, Hertz und Sixt.

Nach einer ersten Qualitätssicherung konnte ein Datenpool von insgesamt 3 987 Einzeladressen der Stationen von Mietwagenanbietern im gesamten Bundesgebiet aufgebaut und genutzt werden.

Qualitätssicherung und Optimierung der Adressdaten

Im Rahmen der Datenerhebung und der weiteren Qualitätssicherungsmaßnahmen wurde die Adressdatenqualität weiter verbessert. So wurden u. a. inkorrekte Adressdaten oder Doppelungen mit unterschiedlichen Bezeichnungen für gleiche Stationen beseitigt, unvollständige Stationsverzeichnisse ergänzt und nicht mehr am Markt agierende Anbieter gelöscht. Aufgrund des Umfangs der eingesetzten Datenquellen ist davon auszugehen, dass praktisch eine vollständige Abdeckung des deutschen Marktes von Mietwagenanbietern erreicht werden konnte.

Neben der Adressbereinigung und -korrektur wurde in einem zweiten Schritt sichergestellt, dass Daten von Anbietern im Normaltarif-Geschäft erhoben werden. Hierzu wurden die Adressbestände hinsichtlich offenkundiger »Nicht-Normaltarif-Anbieter« bereinigt. Dazu zählen Anbieter von Spezialfahrzeugen,

Limousinen, Sammeltaxis etc. soweit dies über den Firmennamen bereits zu identifizieren war.

Anbieter wie Euromobil, Opel Rent oder FIDIS Rent sowie Werkstätten mit Mietwagenangebot wurden explizit beibehalten. Anmietstationen an Bahnhöfen wurden ebenfalls einbezogen. Ziel der Methodik ist stets die Abbildung einer realistischen Anmietsituation.

Grundgesamtheit für Interneterhebung

Grundlage für die Interneterhebung bildeten Preisangaben von Anmietstationen für Pkw im Normaltarif-Geschäft, welche neben einer verbindlichen Preisauskunft insbesondere auch eine verbindliche Buchung von Pkw-Mietfahrzeugen anbieten. Als relevante Anbieter im Internet-Geschäft wurden folgende Mietwagenanbieter in die Untersuchung einbezogen: Avis, Buchbinder, Budget, Enterprise, Europcar, Hertz und Sixt. Zusammen wiesen diese sieben Anbieter ein Netz von bundesweit 1 813 Anmietstationen auf (Stand 01.12.2021; ohne Flughafen- und Sonderstationen).

Im Zuge der Durchführung der Interneterhebung wurde bei den erfassten 1 813 Anmietstationen über den gesamten Zeitraum eine Vielzahl von Preisabfragen für alle buchbaren Fahrzeuge durchgeführt und überprüft, so dass eine verbindliche Buchung möglich war. Über die verschiedenen Anbieter verteilte sich diese Gesamtzahl der Stationen wie folgt: Avis (275), Buchbinder (266), Budget (182), Enterprise (143), Europcar (439), Hertz (116) sowie Sixt (392).

Angebote von Handelsplattformen, die vor allem den Reise- und Urlaubsmarkt bedienen, wie www.expedia.de, www.opodo.de, www.billiger-mietwagen.de, www.mietwagenmarkt.de, www.autoeurope.de oder www.holidayautos.de wurden bewusst nicht berücksichtigt.

Grundgesamtheit für telefonische Erhebung

Grundlage für die telefonische Datenerhebung bilden Preisangaben von Anmietstationen, die telefonisch im Rahmen eines realitätsnahen Anmiet szenarios aufgenommen werden. Gleichzeitig sollte bei der Erhebung ermittelt werden, ob eine Station noch am Markt tätig ist, die Adressdaten noch aktuell sind und es sich nicht ausschließlich um einen Vermieter von speziellen Fahrzeugen (Limousinenservice, Luxusautos, Lkw etc.) handelt.

Auf Basis eines Zufallsverfahrens wurden Vorgabewerte für die pro Anruf abzufragende Fahrzeugklasse und Anmietdauer generiert. Bei der Generierung der Vorgabewerte wurde darauf geachtet, dass für jede Fahrzeugklasse und für die verschiedenen Postleitzahlbereiche nach Abschluss der Befragung eine genügend hohe Anzahl von Werten vorhanden ist, um statistisch relevante Auswertungen erstellen zu können.

Um weitere Auswertungen zu ermöglichen, insbesondere die Frage zu beantworten, ob es Unterschiede bei den telefonischen Preisangaben zwischen den Anbietern mit verbindlicher Internet-Buchungsmöglichkeit und den

sonstigen Anbietern gibt, wurden die telefonisch ermittelten Preise für diese beiden Gruppen getrennt aufgeführt.

2.3 Durchführung der Erhebungen

2.3.1 Erhebung auf Internetbasis

Nach Prüfung der Preisangaben im Internet wurde eine Vollerhebung über alle Mietwagenstationen und Kombinationen der Anmiet szenarien aus Pkw-Fahrzeugangeboten (s. o.) durchgeführt.

Die erhobenen Daten umfassen u. a. folgende Angaben:

- Datum und Uhrzeit der Erhebung;
- Identifikation des Mietwagenanbieters;
- Identifikation und Adresse der Anmietstation;
- Besondere Standortkennzeichen (z. B. für Bahnhof);
- Anmietzeitpunkt und -zeitraum;
- Identifikation des Fahrzeugs und ggf. der Alternativen;
- ACRISS-Klassifikation (sofern angegeben);
- Preis (inkl. 19 Prozent Umsatzsteuer);
- Anmerkungen.

Es wurden die Kriterien für ein valides Anmiet szenario angesetzt (s. o.). Alle über das Internet abgefragten Preise waren inklusive mindestens 150 Kilometer und Haftungsreduzierung (mit typischer Selbstbeteiligung von meist 750 bis 2 600 Euro).

Die Durchführung der Interneterhebung erfolgte im Zeitraum 5. Januar bis 1. Dezember 2021. Jede Anmietstation wurde in diesem Zeitraum mehrmals mit allen jeweils verfügbaren Fahrzeugen abgefragt. Insgesamt wurden im Rahmen der Interneterhebung 2 821 249 Einzelpreise von 1 813 Anmietstationen ermittelt. Davon lagen 181 Stationen an Flughäfen mit 117 164 Werten, welche in der Analyse nicht berücksichtigt wurden. Weitere 26 650 Werte von 25 Stationen wurden nicht mit einbezogen, da es sich um Sonderstationen für Militär, Kreuzfahrten oder zur Bereitstellung für Großunternehmen handelte. Werte, vom Fahrzeugtyp Transporter/Lkw

waren, flossen ebenfalls nicht in die Auswertung ein. Angebote mit weniger als 150 Inklusiv-Kilometer waren in diesem Jahr nicht zu verzeichnen. Letztendlich wurden in der Analyse insgesamt 2 677 435 Daten verarbeitet, unterteilt in 2 330 605 Preisangaben für Pkw und 346 830 für Geländewagen.

Die Abbildung 2 zeigt die Verteilung der Anmietstationen auf die einstelligen Postleitzahlbereiche für Pkw und Geländewagen. Zu beachten ist, dass die Anzahl der Anmietstationen für Geländewagen eine Teilmenge aus den Anmietstationen für Pkw darstellt.

Anzahl Stationen

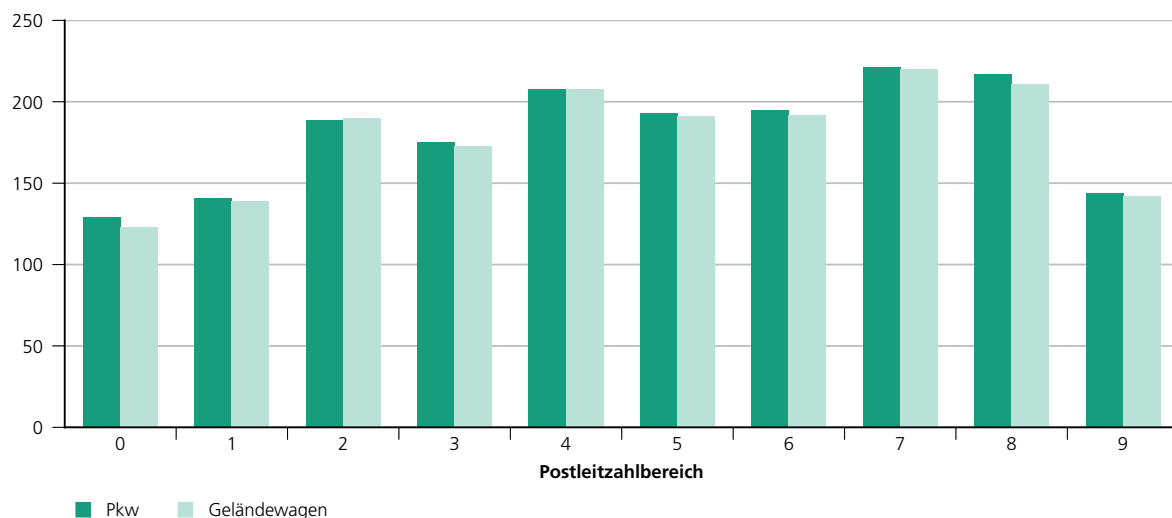


Abbildung 2: Interneterhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlbereichen

Abbildung 3 und Abbildung 4 zeigen die Verteilung der einzelnen Fahrzeugklassen (bundesweit) nach Schwacke- und ACRISS-Klassifikation und ebenfalls für Pkw und Geländewagen. In Abbildung 3 fällt auf, dass Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 1, 2 und 4 nicht am Markt verfügbar waren und auch die Schwacke-Klasse 3 kaum von den Vermietern angeboten wurde. Details hierzu sind in Kapitel 2.5.4 erläutert. Auch Fahrzeuge der hohen Schwacke-Klassen 10 und 11 sind nur in geringem Maße am Markt verfügbar. Fahrzeuge der Mietwagenklasse 11 sind, insbesondere in der zweiten Jahreshälfte, nicht mehr verbindlich oder nur per Vorkasse buchbar.

Diese Angebote werden entsprechend der Erhebungsmethodik (vgl. Kapitel 2) der Erhebung sowie zur Vergleichbarkeit der Preise nicht einbezogen. Daher basieren die Angebote der Klasse 11 vor allem auf Daten der ersten Jahreshälfte. Geländewagen sind weiterhin mit der breiten Klassenabdeckung des Vorjahres am Markt verfügbar. Es fällt zusätzlich auf, dass die regionale Verbreitung und Häufigkeit des Angebots von Geländewagen kontinuierlich zunimmt. Dies deutet darauf hin, dass Geländewagen bei den Vermietern keine Nischenprodukte mehr darstellen. Teilweise ist die Verfügbarkeit der Fahrzeugklassen regional oder saisonal sehr

Anzahl Nennungen

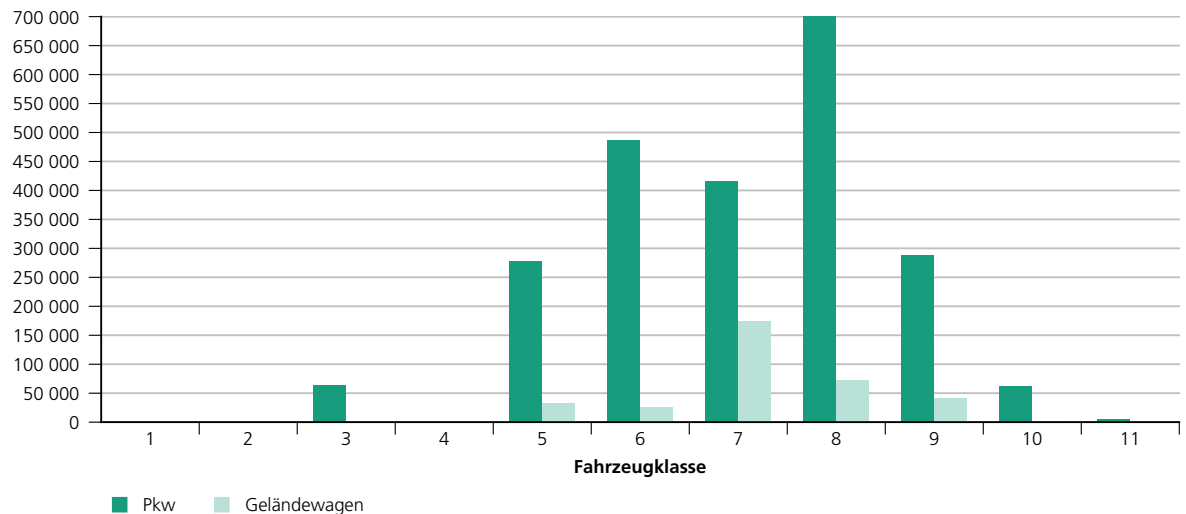


Abbildung 3: Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke – bundesweit

unterschiedlich. Ausführlichere Daten sind im Tabellenteil des Buchs enthalten.

Die Grafiken des Kapitels veranschaulichen, dass in den einstelligen Postleitzahlbereichen eine etwas unterschiedliche Anzahl von Anmietstationen präsent ist und einzelne Klassen bei den Abfragen häufiger angeboten werden als andere bzw. gar nicht.

2.3.2 Erhebung auf telefonischer Basis

Die telefonische Erhebung der Preisdaten erfolgte durch geschulte Mitarbeitende anonym auf Basis der zuvor festgelegten Abfragewerte (Fahrzeugklasse, Anmietdauer).

Die erhobenen Daten umfassten u. a. folgende Angaben:

- Datum und Uhrzeit der Erhebung;
- Identifikation des Mietwagenanbieters;
- Identifikation und Adresse der Anmietstation;
- Besondere Standortkennzeichen (z. B. für Bahnhof);

Anzahl Nennungen

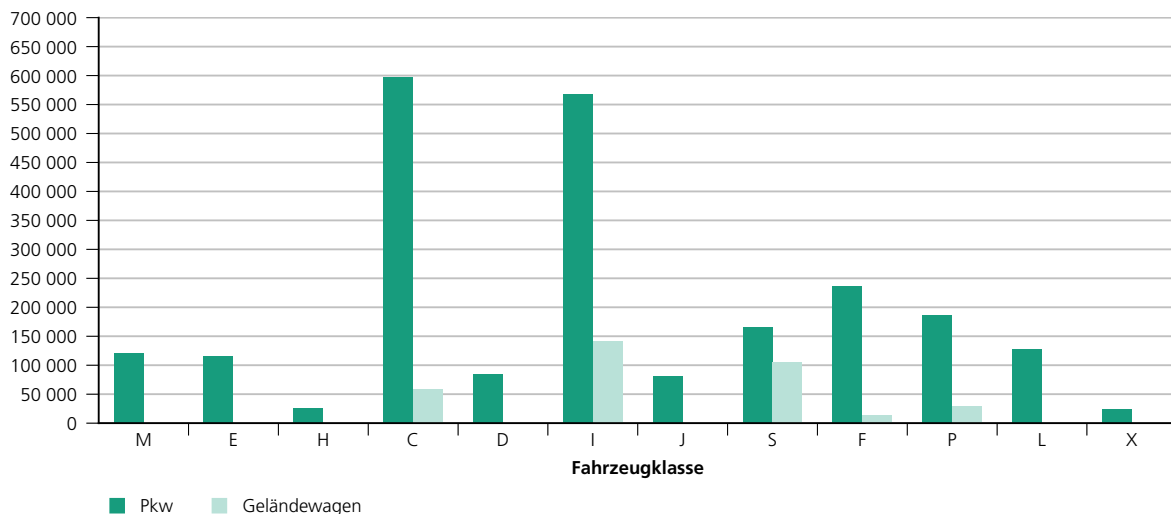


Abbildung 4: Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach ACRISS – bundesweit

- Besondere Anbieterkennzeichen (u. a. Internetbuchungsmöglichkeit);
- Anmietzeitpunkt und -zeitraum;
- Freikilometer (falls nicht unbegrenzt);
- Abgefragtes Fahrzeug;
- Preis (inkl. 19 Prozent Umsatzsteuer);
- Anmerkungen.

Es wurden die Kriterien für ein valides Anmiet-szenario (s. o.) angewendet. Alle abgefragten Preise enthielten eine Mindestkilometeranzahl von 150 Kilometern. Die Haftungsreduzierung (mit typischer Selbstbeteiligung) war stets im abgefragten Preis enthalten.

Die Durchführung der telefonischen Erhebung erfolgte parallel zur Interneterhebung.

Insgesamt wurden im Rahmen der telefonischen Erhebung 4 503 Einzelpreise von 2 408 Anmietstationen ermittelt, die für die weiteren Auswertungen genutzt wurden.

Die Verteilung der Anmietstationen nach Postleitzahlbereich ist in Abbildung 5 dargestellt.

In Abbildung 6 wird die Anzahl der Nennungen pro Fahrzeugklasse aufgezeigt.

Anzahl Stationen

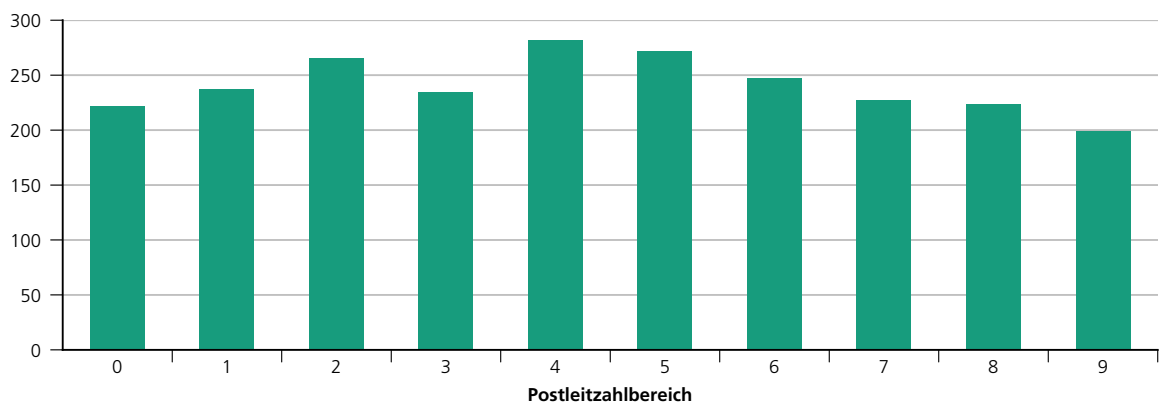


Abbildung 5: Telefonische Erhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlbereichen

Anzahl Nennungen

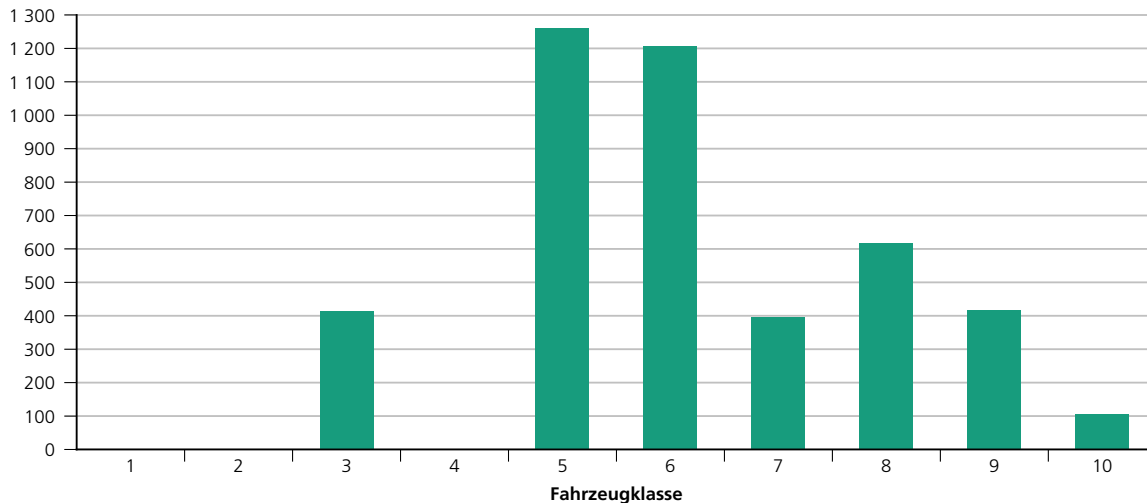


Abbildung 6: Telefonische Erhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke

2.3.3 Berücksichtigung von mittelgroßen und kleinen Mietwagenanbietern

Das Fraunhofer IAO führt für jede Ausgabe jeweils zwei Markterhebungen durch, eine telefonische Erhebung (100-prozentige Telefonerhebung) und eine Internet-basierte Erhebung (100-prozentige Interneterhebung). Die Interneterhebung wird bewusst mit sieben großen Anbietern durchgeführt, da deren Tarife über das Internet auch verbindlich buchbar sind. Die telefonische Erhebung wird für jede Ausgabe mit allen Autovermietern – unabhängig davon, ob diese verbindlich buchbare Internettarife anbie-

ten – durchgeführt, deren Adressdaten über die »Gelben Seiten« (Internet), über »Das Telefonbuch« (Internetausgabe), »Google Maps« sowie die Adresslisten der großen Autovermieter im Internet ermittelt und überprüft wurden. Dabei finden die in den Vorjahren bereits ermittelten Adressdaten Berücksichtigung.

Insgesamt wurden vom Fraunhofer IAO 3987 Anmietstationen für Pkw-Vermietung in Deutschland ermittelt, die befragt werden (eine Anmietstation ist durch eine eigenständige Adresse gekennzeichnet, ein Vermieter kann mehrere Anmietstationen haben). Der Anteil der

kleinen und mittelgroßen Anbieter bei den telefonischen Erhebungen liegt typischerweise bei mehr als 50 Prozent. Alle Anmietstationen werden bei der Preisermittlung gleich gewichtet. Bezogen auf den Marktanteil sind daher in der telefonischen Erhebung die kleinen und mittelgroßen Anbieter etwas übergewichtet.

Zusätzlich wurden die durchschnittlichen Preisunterschiede zwischen den sieben großen Vermietern einerseits, sowie den kleinen und mittleren Vermietern andererseits, analysiert. Dabei wurde festgestellt, dass die Mietpreise der großen Anbieter mit wenigen Ausnahmen durchschnittlich teurer sind. Im Kapitel 6 »Auswertungen und Interpretation der Ergebnisse« werden die Preisunterschiede dargestellt und erläutert.

2.4 Auswertung der ermittelten Daten

Alle ermittelten Daten wurden in einer Datenbank erfasst. Bei den über das Internet abgefragten Preisdaten wurden die Fahrzeuge klassifiziert, sowohl nach den Klassifikationsdaten von Schwacke, als auch nach der ACRISS-Klassifikation. Bei der Zuordnung der ACRISS-Codes konnten in vielen Fällen die auf der Internetseite bereits angegebenen ACRISS-Codes genutzt werden. Waren diese Codes nicht angegeben, so wurde auf Basis der bereits klassifizierten Beispiele manuell zugeordnet.

Die Klassifizierung nach Schwacke erfolgte manuell auf Basis der Klassifikationsdaten von Schwacke. Zugrunde liegen die Informationen aller zum Zeitpunkt der Datenerhebung am Markt

verfügbaren Fahrzeuge des jeweiligen Typs. War eine Klassifizierung nicht eindeutig, so wurde die niedrigere Klasse gewählt – damit sind die in den Tabellen angegebenen Tabellenwerte tendenziell eher höher als niedriger.

Für die Auswertung wurden spezielle Softwareprogramme erstellt, mit deren Hilfe die einzelnen Tabellen und darin enthaltenen Werte berechnet und vorformatiert ausgegeben wurden. Die Daten können jeweils für bestimmte einzelne Datengruppen sowie für einzelne, vorgegebene geographische Bereiche, Fahrzeugklassen und Anmietdauern getrennt ermittelt werden. Durchgeführt wurden u. a. folgende Berechnungen:

- Ermittlung der jeweils relevanten Anzahl von Anmietstationen und Einzelwerten bzw. Nennungen;
- Mittelwertberechnung;
- Berechnung von Standardabweichungen;
- Ermittlung von Minimal- und Maximalwerten;
- Berechnung von absoluten und prozentualen Differenzen.

Zusätzlich führen diese Programme Datenvalidierungen durch, geben Kontrollwerte für die Qualitätssicherung aus und weisen ggf. auf Auffälligkeiten hin. Für jeden Wert in den Ergebnistabellen kann auf einfache Weise genau nachvollzogen werden, welche Einzelwerte welcher Anmietstationen in die Berechnung eingeflossen sind.

Die Auswertungs- und Analysesoftware unterstützte die umfangreichen Qualitätssicherungs-

maßnahmen, durch welche die hohe Qualität der Ergebnisse sichergestellt wurde.

Durch eine automatische Datenübernahme in die für den Druck eingesetzten Layoutprogramme mit zusätzlicher halbautomatischer Kontrolle der gesetzten Tabellen wurde sichergestellt, dass sich im Satz keine Übertragungs- oder Erfassungsfehler einschleichen.

2.5 Erfahrungen

2.5.1 Erhebung auf Internetbasis

Einige Erfahrungen, die bei Erfassung und Auswertung der über das Internet gewonnenen Preisdaten gesammelt wurden, sollen an dieser Stelle stichprobenartig dokumentiert werden:

- Innerhalb des Erfassungszeitraums wurden einige der Internetportale geändert. Dies erforderte eine leichte Anpassung des individuellen Vorgehens für die Datenerfassung.
- Im Erhebungszeitraum verwies die Internetseite von Interrent für Angebote innerhalb Deutschlands auf das Schwesterunternehmen Buchbinder. Eigenständige Angebote von Interrent waren für den deutschen Markt nicht verfügbar.
- Bei den Abfragen der Interneterhebung wurden die Preise bei jeder einzelnen Station ermittelt, um korrekte Daten sicherzustellen, auch wenn bei manchen Anbietern identische Preise für eine bestimmte Klasse an vielen Anmietstationen vorgefunden wurden. Einzelne Anmietstationen zeigten jedoch andere Preise.
- Für das zu mietende Fahrzeug werden fast immer nur Beispielfahrzeuge angegeben – eine Zusicherung für ein bestimmtes Fahrzeugmodell wird selten oder nur gegen Aufpreis angeboten. Die Mietfahrzeuge sind bzgl. ihrer technischen Daten nicht sehr detailliert beschrieben. Dies erschwert die Zuordnung der Fahrzeuge zu der Schwacke-Klassifikation.
- In diesem Jahr gab es kaum noch Angebote mit weniger als 150 Kilometern Inklusivleistung am Tag.
- Mietwagen der Schwacke-Klassen 1 und 2 wurden während des Erhebungszeitraums von keinem der sieben Anbieter angeboten. Mietwagen der Schwacke-Klasse 4 waren so selten verfügbar, dass keine Marktpreise angegeben werden können und davon ausgegangen werden muss, dass Fahrzeuge der Klasse 4 üblicherweise nicht verfügbar sind. Detailliert ist die Entwicklung in Kapitel 2.5.4 beschrieben.
- Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 11 sind auch in diesem Jahr bei den großen Internetanbietern in ausreichendem Maß verfügbar, um in den meisten einstelligen PLZ-Bereichen Werte ausweisen zu können. Allerdings sind in der zweiten Jahreshälfte keine verbindlich buchbaren Angebote ohne Vorabzahlung mehr vorhanden, so dass die Preise auf den Werten der ersten Jahreshälfte basieren.
- Die in Kapitel 2.5.4 beschriebene kontinuierliche Höhergruppierung der Fahrzeugmodelle innerhalb der Schwacke-Klassen führt dazu, dass die Kategorien Kleinwagen, mittlere Fahrzeuggröße und Oberklasse nun nicht mehr

- durch die Klassen 2, 5 und 8 repräsentiert werden, sondern durch die Klassen 3, 6 und 9.
- Bei einigen Anbietern wird die Verfügbarkeit von bestimmten Fahrzeugen erst nach Abschluss der Online-Buchung geprüft. Angebote mit Verfügbarkeitsvorbehalt wurden nicht in die Studie aufgenommen, da diese Angebote eine Verfügbarkeit von Fahrzeugen suggeriert, die am realen Markt nicht gegeben ist.
 - Einige Anbieter bieten für manche Buchungen nur noch die Vorauszahlung an. Angebote, die eine Vorauszahlung verlangen, wurden nicht in die Studie aufgenommen, da der »Normalpreis« ohne Sonderkonditionen für Vorauszahlung die Grundlage aller Preisanalysen im Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland darstellt.
 - Wie die Analyse des Preisverlaufs im Erhebungszeitraum in Kapitel 7.1 zeigt, sind die Mietpreise über den gesamten Erhebungszeitraum sehr dynamisch und in Summe gestiegen. Gleichzeitig ist zu beobachten, dass die Anzahl der Angebote pro Station im Verlauf der Erhebung abnimmt. Diese Beobachtung anhand der Studien-Daten passt zu Medienberichten, zu den Angaben der Mietstationsbetreiber sowie den Angaben der Mietwagenanbieter, wonach ein entscheidender Grund für die Preistendenz eine hohe Nachfrage ist, die wegen der Lieferengpässe bei Neufahrzeugen nicht ausreichend gedeckt werden kann.

2.5.2 Erhebung auf telefonischer Basis

Auch aus der telefonischen Befragung sollen einige Erfahrungen kurz dargestellt werden:

- Generell bestand eine hohe Auskunftsbereitschaft bei den angefragten Anmietstationen. Die Rahmenbedingungen, wie Selbstbeteiligung und Kilometerleistung, sind bei den großen Anbietern mittlerweile ziemlich einheitlich. Ein Teil der kleinen Anbieter hat sich den Werten der Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit angepasst, bei manchen kleinen Anbietern sind definitive Aussagen zu den Mietdetails allerdings schwer zu erhalten.
- Bei den kleinen Anbietern sind standardmäßig häufig nur wenige Inklusiv-Kilometer enthalten.
- Fahrzeuge der Randklassen waren häufig nicht verfügbar.
- Die großen Anbieter scheinen manche Fahrzeuge der hohen Klassen bei Bedarf zu einer bestimmten Anmietstation zu überführen, wenn diese dort aktuell nicht vorhanden sind.
- Bei vielen Vermietern – auch den großen Anbietern – manifestiert sich die konsequente Zusammenlegung der Klassen zu wenigen Gruppen.
- Gerade bei der Anfrage der Preise für 5 und 7 Tage kam es immer wieder zu der Situation, dass diese Preise identisch waren.
- Gerade die kleinen Anbieter und Autohäuser bieten teilweise nur noch Fahrzeuge für eine sofortige Anmietung. Vorbuchungen von Fahrzeugen werden hier nicht mehr gemacht. Dies gilt vor allem für Anbieter, die insbeson-

dere Fahrzeuge für eigene Werkstattkunden anbieten. Angebote dieser Art fließen nicht in die Studie ein.

- Autohäuser sind weniger häufig als früher in der freien Vermietung tätig. Sie vermieten hauptsächlich noch an eigene Werkstattkunden. Bei freier Vermietung wird auf die Angebote der großen Anbieter verwiesen.
- Auf Grund der aktuellen Marktsituation sind Stationen kleiner Anbieter zum Teil auf unbestimmte Zeit oder auch dauerhaft geschlossen.
- Lieferengpässe für Neuwagen führen in der zweiten Jahreshälfte vermehrt zu einem reduzierten Angebot.

2.5.3 Klassifizierung von Fahrzeugen

Der Einsatz der Schwacke-Fahrzeugklassen bei der Zuordnung der von Vermietern angebotenen Fahrzeuge ist nicht in allen Fällen eindeutig. Aktuell stellt die Schwacke-Klassifikation in der Schadenregulierung einen verbreiteten Standard für die Fahrzeugklassifikation dar. Außerhalb des Unfallersatzgeschäftes ist sie für Mietwagen jedoch nicht gebräuchlich. Daher wurde in dem hier vorliegenden Marktpreisspiegel eine Aufteilung der Fahrzeugklassen nach Schwacke und ACRIS vorgenommen.

Beim Klassifizierungsvorgang muss für ein bestimmtes Fahrzeug die dazugehörige Fahrzeugklasse ermittelt werden. Zur Ermittlung der Klasse sind Detaildaten zum Fahrzeug erforderlich. Die Ermittlung ist seit 2018 über das Online-Portal von Schwacke möglich. Die Printversion

der Schwacke-Liste [Schwacke 2017A] wurde eingestellt.

Die folgende Tabelle zeigt an Daten aus [Schwacke 2017A], dass beispielsweise ein Opel Astra Fließheck je nach Ausführung in verschiedenen Klassen eingeordnet wird. So ist beispielsweise ein Opel Astra 1.4 Selection ein Fahrzeug der Klasse 4, ein Opel Astra 1.4 Turbo Edition hingegen ein Fahrzeug der Klasse 5 und ein Opel Astra 1.6 CDTI Innovation ein Fahrzeug der Klasse 6. Die für eine korrekte Klassifizierung notwendigen Detaildaten stehen möglicherweise für die Eingruppierung im Rahmen der Schadenregulierung nicht zur Verfügung.

Anzahl aktueller Fahrzeugausführungen in Klasse	4	5	6	7	8
Opel Astra Benzin	7	31	6	1	–
Opel Astra Diesel	–	28	26	–	–

Tabelle 1: Anzahl 2017 produzierter Fahrzeugausführungen Opel Astra in bestimmter Schwacke-Klasse

Tabelle 1 bezieht sich auf die Liste [Schwacke 2017A] und gibt an, wie viele Opel Astra-Ausführungen der jeweiligen Schwacke-Klasse zugeordnet sind.

Diese Herausforderung, eine passende Fahrzeugklasse zu ermitteln, trifft sowohl für die Schadenregulierung, als auch für jede Marktstudie zu, welche die Klassifikation nach Schwacke nutzt. Bei den einzelnen Abfragen wird ein Mietpreis anhand eines konkreten Fahrzeugs erhoben, das

zuvor klassifiziert wurde. Würde der Mietwagenpreis für eine bestimmte Schwacke-Klasse abgefragt, so müsste der Mietwagenanbieter für seine Auskunft zunächst auf Basis der digitalen Lösung von Schwacke seine Fahrzeuge klassifizieren.

Die Angabe der Mietpreise nach Schwacke-Klassifikation ist in der Mietwagenbranche jedoch nicht gebräuchlich. Sie wird nur im Bereich von Unfallersatzfahrzeugen für den Regulierungsprozess genutzt.

Für Fahrzeugbuchungen in der Mietwagenbranche wird hingegen die Klassifikation von ACRISS eingesetzt, die aus vier Buchstaben besteht [ACRISS 2021]. Aus diesem Grund wurden in der hier vorliegenden Studie die Ergebnistabellen auch parallel auf Basis der ACRISS-Klassifikation (SIPP-Code – Standard Interline Passenger Procedures Codes – Klassifikationscode für Mietfahrzeuge, der von ACRISS veröffentlicht wurde) erstellt. Für die Klassifikation wurde der erste Buchstabe (erste Stelle) der aktuell im Einsatz befindlichen Klassifikation in die Auswertung einbezogen. Die Klassifikation in der Studie unterscheidet zwischen 12 Klassen, die bei der Erhebung in statistisch relevanter Anzahl aufgetreten sind. Diese 12 Klassen sind mit ihrer Bezeichnung im Anhang aufgeführt sind.

Bei der Erfassung auf Internetbasis konnte bei sechs von sieben Anbietern die beim Fahrzeug angegebene ACRISS-Klassifikation bei den meisten Fahrzeugen direkt für die Auswertung genutzt werden.

Für eine weitere Detaillierung kann auch die zweite Stelle der ACRISS-Klassifikation (Typenart, z. B. Limousine, Coupé) oder die dritte Stelle (Schaltung, Manuell oder Automatik sowie Antriebsart bei der erweiterten Klassifikation) genutzt werden.

Die Klassifikation nach ACRISS hat auch Schwächen. Zum einen sind die öffentlich verfügbaren Informationen zur ACRISS-Klassifikation unzureichend – es fehlt an einer genauen Beschreibung, wie die Klassifizierung vorgenommen werden soll, sowie an detaillierten Beispiellisten mit bereits zugeordneten Fahrzeugen. Des Weiteren hat eine Auswertung ergeben, dass von Seiten der Anbieter vereinzelt eine uneinheitliche Zuordnung vorgenommen wird, so dass eine zusätzliche Prüfung und Qualitätssicherung der Klassenzuordnung für Auswertungen erforderlich ist.

2.5.4 Verfügbarkeit von Fahrzeugen niedriger Schwacke-Klassen und Verschiebung der Klassifikation der Fahrzeug-Modelle

Insbesondere in den letzten Jahren hat die Verfügbarkeit von Fahrzeugen der niedrigen Schwacke-Klassen kontinuierlich abgenommen. Seit 2019 sind keine Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 1 mehr in der Vermietung verfügbar. In diesem Jahr waren auch keine Fahrzeuge der Klasse 2 und nur sehr selten Fahrzeuge der Klasse 4 allgemein verfügbar.

In der Studie sind Preise zu allen Fahrzeugklassen enthalten, die im Erhebungszeitraum ausreichend häufig angeboten wurden, um statistisch relevante Aussagen³ treffen zu können. Da keine bzw. keine ausreichende Zahl an Angeboten der Klassen 1, 2 und 4 in der Vermietung verfügbar waren, weist der Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland in diesem Jahr keine Marktpreise für die entsprechenden Klassen aus. Auch unter Einbeziehung der kleinen Anbieter und trotz intensiver Bemühungen um Angebote in diesen Klassen war auch in der telefonischen Erhebung kein ausreichendes Marktangebot für die Klassen vorhanden. Daher ist anzunehmen, dass sich allgemein keine Fahrzeuge der Klasse 1 mehr in der Vermietung befinden und Fahrzeuge der Klassen 2 und 4 im Jahr 2021 nur in geringem Umfang allgemein verfügbar waren. Somit spiegeln die hier angegebenen Marktpreise alle Fahrzeuge wider, die im Rahmen einer privaten Anmietung im Jahr 2021 üblicherweise verfügbar waren.

Die Einstufung der Fahrzeuge in Schwacke-Klassen wird von der Schwacke GmbH vorgenommen. Seit Jahren ist zu beobachten, dass die gleichen Fahrzeugmodelle auf Grund steigender Neuwagenpreise von Schwacke kontinuierlich höher klassifiziert werden. Fahrzeugmodelle, die in der ersten Ausgabe des Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland im Jahr 2008 von Schwacke in Klasse 1 eingestuft wurden fallen mittlerweile meist in Klasse 3. Selbst ohne Verän-

derung der in der Vermietung angebotenen Modelle gibt es damit keine Angebote mehr für die niedrigen Klassen, da die Modelle mittlerweile in eine höhere Klasse eingestuft wurden. Gleichzeitig werden viele der kleinen Fahrzeugmodelle nicht mehr produziert.

Abbildung 7 zeigt die kontinuierlich steigenden Klassen exemplarisch anhand der bekannten VW-Modelle up!, Polo, Golf und Passat, die einen wichtigen Teil des Mietmarktes ausmachen. Die Abbildung zeigt die durchschnittliche Schwacke-Klasse aller im jeweiligen Jahr in Produktion befindlichen Fahrzeuge des jeweiligen Modells. Es wird ersichtlich, dass nicht nur die niedrigen Klassen von der Verschiebung betroffen sind. War der VW Polo bis 2017 noch ein klassischer Vertreter der Klasse 4, so ist er mittlerweile klar der Klasse 5 zuzuordnen. Der VW up! ist mittlerweile auch nicht mehr Vertreter der Klasse 2, sondern fällt deutlich in Klasse 3. Eine vergleichbare Entwicklung ist auch beim VW Golf zu sehen, bei dem das übliche Mietfahrzeuge lange in Klasse 5 zu sehen war und nun in Klasse 6, bei weiter vergleichbarer Entwicklung bald sogar in Klasse 7 zu erwarten ist. Für die meisten Herstellern und Modellen sind vergleichbare Tendenzen zu beobachten.

Der Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland bildet diese Marktentwicklung ab, um den Markt entsprechend der Klassifikationsdaten widerzuspiegeln.

3 Vgl. Kapitel 2.

Abbildung 8 zeigt den Anteil der Modell-Varianten einzelner Klassen an der Gesamtzahl der Modell-Varianten der Hersteller, die in der Vermietung genutzt werden. Es ist deutlich zu erkennen, dass der Anteil der Modell-Varianten in den Klassen 1 bis 5 kontinuierlich abnimmt. Besonders stark ist diese Entwicklung in den letzten vier Jahren zu beobachten. Der Anteil der Modell-Varianten in den Klassen 6 und 7 verändert sich kaum, während der Anteil der Fahrzeuge der Klassen 8 bis 10 deutlich und der Anteil der Klasse 11 leicht steigt.

Konkret wurden 2021 insgesamt 15 193 Modell-Varianten produziert. Mit Fokus auf die bei den Vermietern vertretenen Marken bleiben 8 Modell-Varianten in Klasse 1, 15 in Klasse 2, 101 in Klasse 3 und 159 in Klasse 4. Die Modell-Varianten der Klassen 1, 2 und 4 gehören jeweils zu Fahrzeugmodellen, die in Summe betrachtet anderen Klassen zuzuordnen sind oder in diesem Jahr nicht in der Vermietung angeboten wurden.

Das reduzierte Angebot an Fahrzeugen niedriger Klassen scheint neben der oben beschriebenen kontinuierlichen Verschiebung der Fahrzeugmodelle in höhere Klassen in diesem Jahr noch einen zweiten Grund zu haben: die Lieferengpässe für Neufahrzeuge betreffen die kleinen Fahrzeuggruppen stärker als die großen Fahrzeuge. So fällt es den Vermietern in den niedrigen Klassen anscheinend schwerer, benötigte Neufahrzeuge zu beschaffen. Dies legen zumindest Rückmeldungen aus der telefonischen Datenerfassung und Einzelgespräche mit Mietunternehmen nahe.

Durchschnittliche Schwacke-Klasse der Modelle

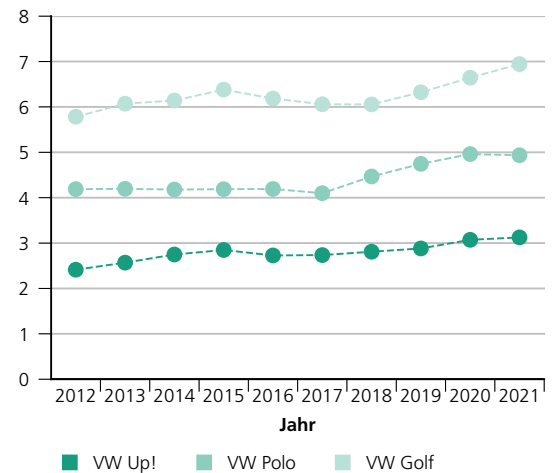
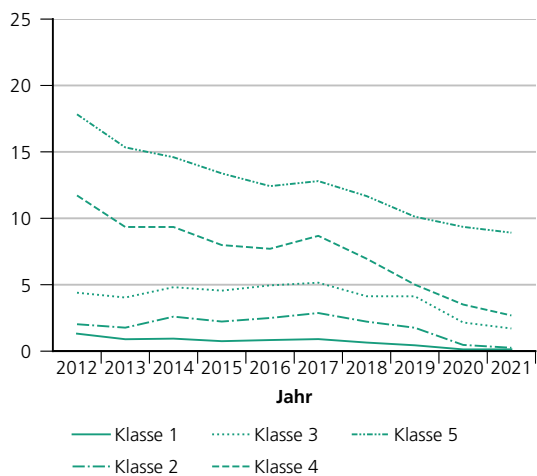


Abbildung 7: Durchschnittliche Schwacke-Klasse der bekannten VW-Modelle

In Summe führt die Situation zu einem sehr ausgedünnten Angebot in den Klassen 1 bis 4. Bei einer konkreten Marktbetrachtung verwundert dies aber nicht, da die Fahrzeuggröße des VW up! (Klasse 3) bei den meisten Vermietern die Mietgruppe mit den kleinsten Fahrzeugen darstellt – d. h. Fahrzeuge der Klassen 1 und 2 sind nicht in der Vermietung. Auch zwischen der Mietgruppe des VW up! und des VW Polo (Klasse 5) gibt es meist keine weitere Abstufung bei den Vermietern. Je nach konkretem Fahrzeugsortiment der Vermieter sind meist nur Angebote in einer der Klassen 3 bzw. 4 vorhanden. Sofern sich

% Anteil der produzierten Modellvarianten



% Anteil der produzierten Modellvarianten

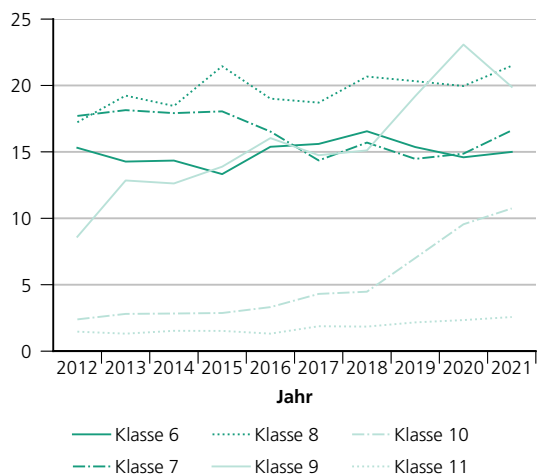


Abbildung 8: Anteil der Modell-Varianten einzelner Schwacke-Klasse im Jahresverlauf
 (a) Anteil niedrige Klassen nimmt ab (b) Anteil mittlerer Klassen bleibt konstant und Anteil hoher Klassen nimmt zu

die Klassifikation durch Schwacke nicht ändert, ist zu erwarten, dass auch zukünftig fast keine Angebote in den Klassen 1 und 2 verfügbar sein werden. Je nach konkretem Fahrzeugangebot der Vermieter und Klassenentwicklung der aktuellen Klasse-3-Fahrzeuge können Fahrzeuge der Mietwagenklasse 4 zukünftig gegebenenfalls wieder verfügbar sein.

7 Einordnung der Ergebnisse im Vergleich

7.1 Preisverlauf im Erhebungszeitraum

Wie bereits im letzten Jahr war auch 2021 eine große Marktdynamik mit deutlich steigenden Preisen über den Erhebungszeitraum hinweg zu beobachten. Nach vielen Jahren mit sehr stabilen Mietwagenpreisen stellen die aktuellen Marktbedingungen die Vermietenden scheinbar vor neue Herausforderungen.

Um der Marktdynamik gerecht zu werden und umfangreiche Informationen zur Preisentwicklung darstellen zu können, umfasst der Erhebungszeitraum elf Monate und deckt damit fast das gesamte Kalenderjahr ab.

Abbildung 21 zeigt, dass die durchschnittlichen Mietwagenpreise aller Klassen im Jahresverlauf angestiegen sind. Dargestellt sind die prozentualen Abweichungen des gleitenden Durchschnitts

% Abweichung vom Mittelwert

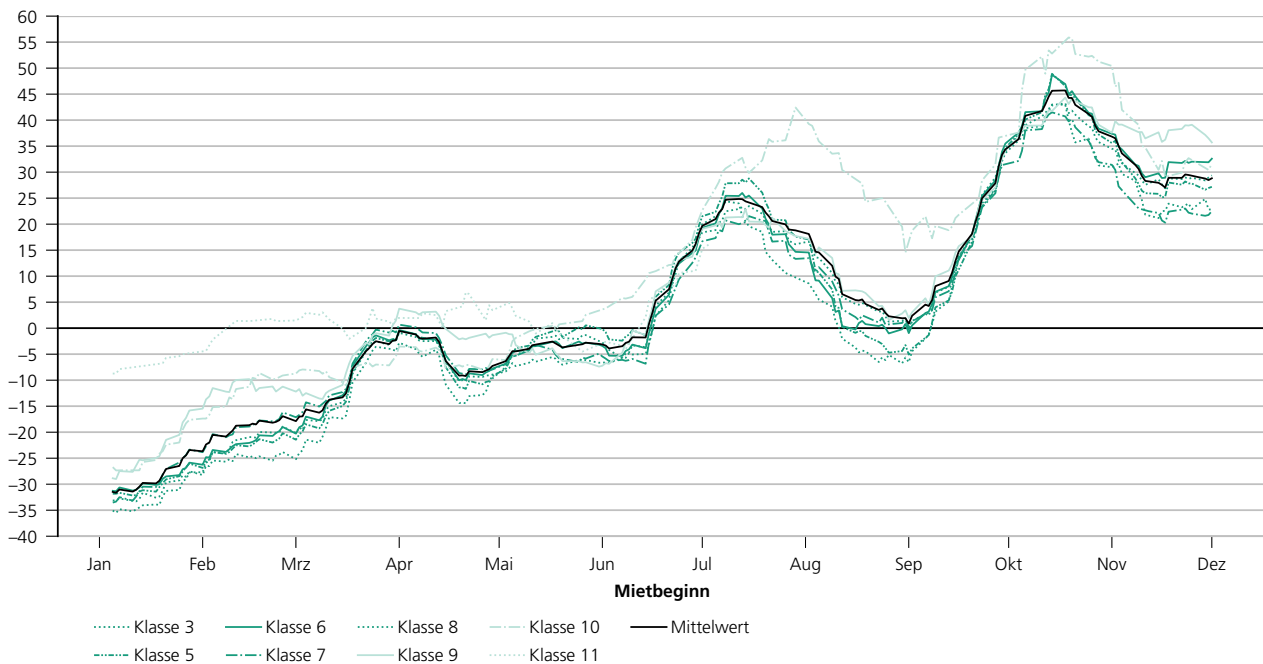


Abbildung 21: Prozentuale Abweichung des gleitenden Durchschnitts der Mietpreise vom jeweiligen Gesamt-Mittelwert, Pkw – Internet

(± 7 Erhebungstage) vom Gesamt-Mittelwert der jeweiligen Fahrzeugklasse. Die durchschnittlichen Tagespreise werden gemäß der in Kapitel 2.2.2 beschriebenen Gleichgewichtung der Stationen in einem mehrstufigen Verfahren berechnet. Pro Erhebungstag wird die prozentuale Abweichung von den in Tabelle 4 ermittelten Werten berechnet und über alle Mietdauern gemittelt. Dargestellt sind die ungewichteten gleitenden 15-Tage-Durchschnitte dieser Werte (Stichtag ±7 Erhebungstage) in der jeweiligen Fahrzeugklasse.

Ein Wert von ca. 20 Prozent bei Klasse 6 Anfang Juli bedeutet, dass der durchschnittliche Mietpreis im entsprechenden Zeitraum ca. 20 Prozent höher lag als der über den gesamten Erhebungszeitraum gemittelte Mietpreis. Für die gleiche Klasse lag der durchschnittliche Mietpreis Anfang März ca. 15 Prozent unterhalb der Gesamtdurchschnitts. Die hier dargestellten Werte basieren ausschließlich auf Anmietungen außerhalb der Schulferien im jeweiligen Bundesland.

Die Preise für die meisten Klassen lagen zu Anfang des Jahres leicht unterhalb der Durchschnittspreise des Vorjahres. Insbesondere im Juni sowie im September und Oktober stiegen die Preise deutlich an. In den Monaten Juli und August sowie für einen kurzen Zeitraum Mitte April und im Oktober waren fallende Preise zu beobachten, die sich im November auf einem hohen Niveau stabilisierten. Im Mittel lagen die Preise damit ca. 30 Prozent oberhalb der Preise Anfang Januar, mit einem weiteren Anstieg in der zweiten Jahreshälfte.

Als Hauptgrund für steigende Preise wurden sowohl in den Medien als auch im Rahmen der telefonischen Datenerfassung und in Einzelgesprächen mit Mietunternehmen die Produktions- und Lieferengpässe bei Neufahrzeugen genannt. Die Mietstationen scheinen kein ausreichendes Fahrzeugangebot zur Verfügung stellen zu können, um die Marktnachfrage decken zu können. Dies gilt allgemein für alle Fahrzeugklassen, in besonderem Maße aber für die niedrigen Mietklassen, da die Lieferengpässe für diese Fahrzeuggruppen noch größer sind als für die höheren Fahrzeuggruppen.

Die erhobenen Angebotsdaten stärken diese Vermutung eines reduzierten Fahrzeugangebots, da die Anzahl der Angebote über den Erhebungszeitraum immer weiter gesunken ist, was auf ein reduziertes Angebot auf dem Mietwagenmarkt hindeutet.

7.2 Vergleich der Interneterhebung 2021 mit 2020

In der folgenden Auswertung wird die diesjährige Interneterhebung mit der Erhebung 2020 verglichen.

Abbildung 22 zeigt, wie stark sich die Preise seit der letzten Erhebung 2020 prozentual geändert haben. Ein positiver Prozentwert bedeutet eine Preissteigerung, ein negativer Wert eine Preis-senkung.

Nach langen Jahren beinahe gleichbleibender Mietwagenpreise sind diese im Jahr 2021 über alle Mietwagenklassen hinweg im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Tabelle 14 und Abbildung 22 zeigen detailliert, wie sich die

Preise verändert haben. Das folgende Kapitel geht auf die Preisentwicklung innerhalb des Erhebungszeitraums sowie auf die zugrunde liegende Marktsituation ein.

Tabelle 14: Interneterhebung: Vergleich zwischen 2021 und 2020, Pkw – bundesweit

Klasse	1 Tag			3 Tage			5 Tage			7 Tage		
	Mittelwert 2020	Mittelwert 2021	Abweichung (2021/2020)	Mittelwert 2020	Mittelwert 2021	Abweichung (2021/2020)	Mittelwert 2020	Mittelwert 2021	Abweichung (2021/2020)	Mittelwert 2020	Mittelwert 2021	Abweichung (2021/2020)
3			28,0%			39,5%			29,0%			37,5%
5			20,8%			26,5%			21,3%			25,6%
6			23,8%			30,3%			26,5%			28,7%
7			38,4%			44,4%			39,4%			42,7%
8			24,8%			28,6%			28,4%			30,8%
9			11,6%			15,0%			16,8%			17,7%
10			24,0%			22,4%			38,4%			39,5%
11			41,7%			21,0%			15,2%			0,9%

Alle Preise sind inklusive der marktüblichen Haftungsreduzierung und Umsatzsteuer. Für die Schwacke-Klassen 1, 2 und 4 gab es 2021 keine bzw. keine ausreichende Anzahl Angebote am Markt. Details siehe Kapitel 2.5.4.

% Abweichung

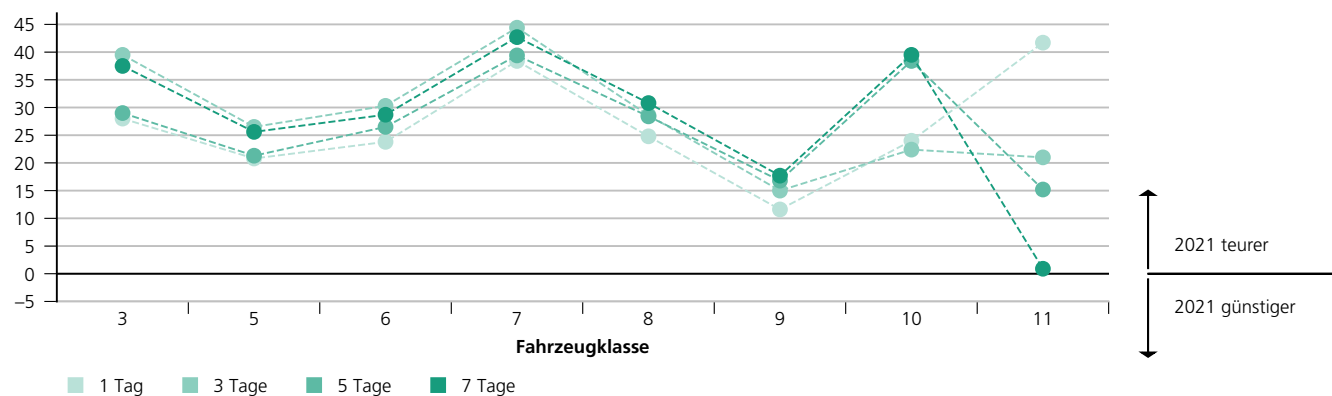


Abbildung 22: Interneterhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2021 und 2020, Pkw – bundesweit

7.3 Vergleich der telefonischen Erhebung 2021 mit 2020

Auch bei der telefonischen Erhebung sind die Preise im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Mit Ausnahme der eintägigen Anmietung fällt die Preissteigerung allerdings geringer aus als in der Interneterhebung.

Tabelle 15: Telefonische Erhebung: Vergleich zwischen 2021 und 2020, Pkw – bundesweit

Klasse	1 Tag			3 Tage			5 Tage			7 Tage		
	Mittelwert 2020	Mittelwert 2021	Abweichung (2021/2020)	Mittelwert 2020	Mittelwert 2021	Abweichung (2021/2020)	Mittelwert 2020	Mittelwert 2021	Abweichung (2021/2020)	Mittelwert 2020	Mittelwert 2021	Abweichung (2021/2020)
3			37,8%			21,4%			26,7%			11,5%
5			22,0%			2,3%			6,7%			-0,5%
6			31,4%			6,5%			3,6%			5,2%
7			32,3%			9,9%			9,0%			3,2%
8			27,1%			12,0%			8,3%			6,3%
9			29,4%			17,3%			24,1%			31,2%
10			36,4%			28,6%			3,4%			14,6%

Alle Preise sind inklusive der marktüblichen Haftungsreduzierung und Umsatzsteuer. Für die Schwache-Klassen 1, 2 und 4 gab es 2021 keine bzw. keine ausreichende Anzahl Angebote am Markt. Details siehe Kapitel 2.5.4.

% Abweichung

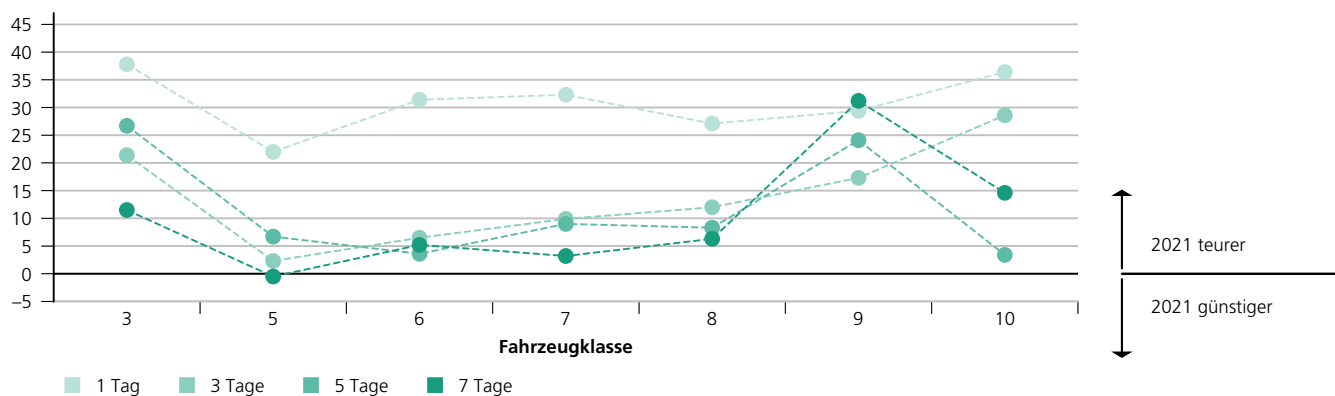


Abbildung 23: Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2021 und 2020, Pkw – bundesweit

7.4 Vergleich der telefonischen Erhebungen: Internetanbieter und sonstige Anbieter 2021 mit 2020

Bei dieser Auswertung wird die im letzten Kapitel dargestellte Preisentwicklung der Telefonerhebung zwischen 2020 und 2021 separat für Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit (Avis, Buchbinder, Budget, Enterprise, Europcar, Hertz und Sixt) und Anbieter ohne Internetbuchungsmöglichkeit betrachtet.

Die betrachteten Preise stammen alle aus den Telefonerhebungen.

Abbildung 24 zeigt, dass die oben genannten Anbieter der Interneterhebung in diesem Jahr fast über alle Klassen und Anmietdauern hinweg teurer sind als die restlichen Anbieter. Insbesondere für die Anmietdauer von sieben Tagen liegen die Preise bei Anbietern ohne Internetbuchungsmöglichkeit sogar unterhalb des Vorjahresniveaus.

Tabelle 16: Telefonische Erhebung: Vergleich zwischen 2021 und 2020 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern

Klasse	1 Tag				3 Tage				5 Tage				7 Tage							
	Mittelwert Internetanbieter 2020	Mittelwert sonst. Anbieter 2020	Mittelwert Internetanbieter 2021	Mittelwert sonst. Anbieter 2021	Abweichung Internetanbieter (2021/2020)	Abweichung sonst. Anbieter (2021/2020)	Mittelwert Internetanbieter 2020	Mittelwert sonst. Anbieter 2020	Mittelwert Internetanbieter 2021	Mittelwert sonst. Anbieter 2021	Abweichung Internetanbieter (2021/2020)	Abweichung sonst. Anbieter (2021/2020)	Mittelwert Internetanbieter 2020	Mittelwert sonst. Anbieter 2020	Mittelwert Internetanbieter 2021	Mittelwert sonst. Anbieter 2021	Abweichung Internetanbieter (2021/2020)	Abweichung sonst. Anbieter (2021/2020)		
3					43,1%	8,8%					17,9%	24,9%					42,7%	6,3%	16,3%	3,9%
5					28,1%	7,0%					6,9%	-3,8%					13,4%	-0,9%	4,9%	-9,3%
6					31,4%	24,5%					12,3%	5,3%					14,6%	-13,5%	10,7%	-3,4%
7					42,7%	11,0%					6,3%	19,8%					32,5%	-11,1%	13,6%	-9,0%
8					28,2%	20,2%					18,3%	6,1%					10,7%	1,4%	13,3%	-10,0%
9					39,7%	8,1%					20,1%	-5,3%					26,3%	26,2%	32,9%	25,3%
10					59,0%	-15,2%					39,7%	-34,1%					13,0%	-21,5%	15,5%	5,1%

Alle Preise sind inklusive der marktüblichen Haftungsreduzierung und Umsatzsteuer. Für die Schwache-Klassen 1, 2 und 4 gab es 2021 keine bzw. keine ausreichende Anzahl Angebote am Markt. Details siehe Kapitel 2.5.4.

% Abweichung

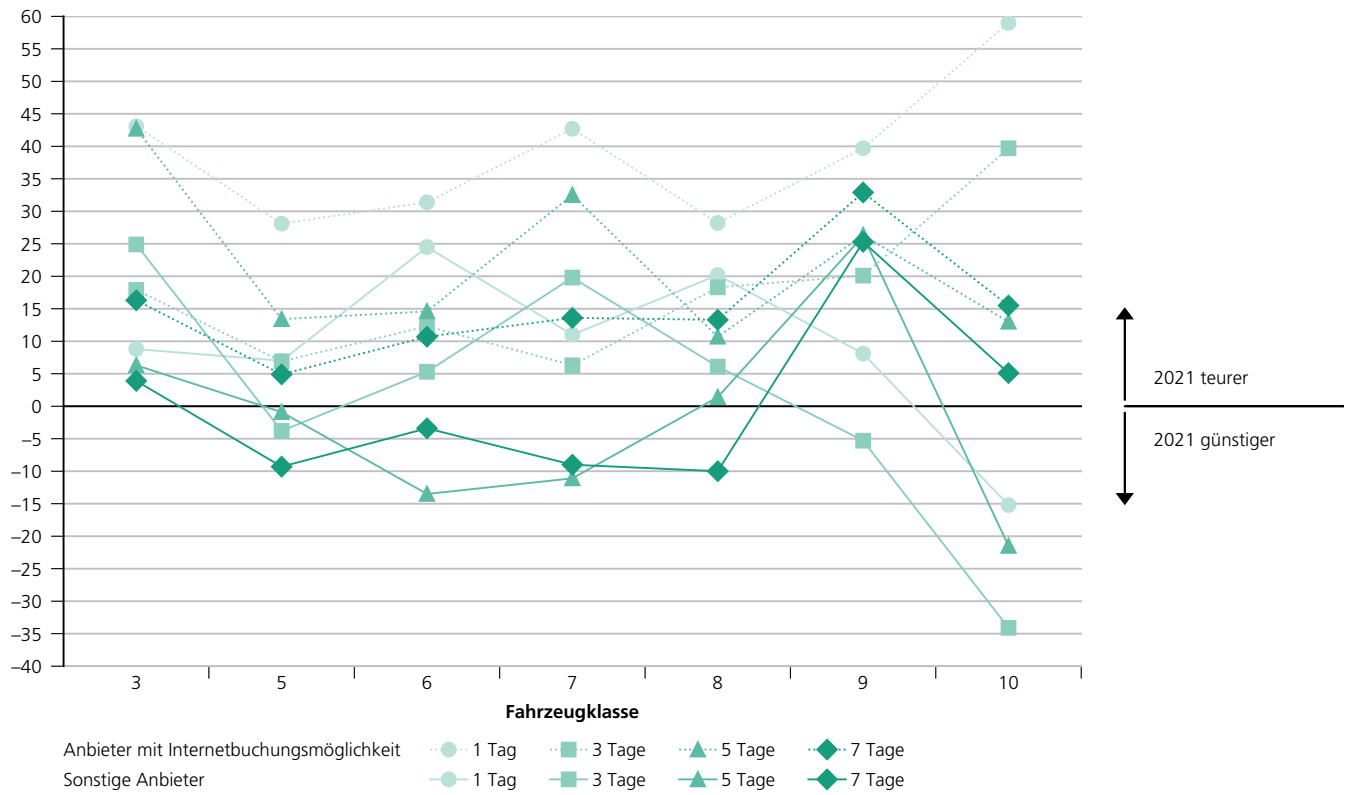


Abbildung 24: Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2021 und 2020 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern

8 Analyse der Preisentwicklungen 2017 bis 2021

In den folgenden Auswertungen werden die Preisentwicklungen der letzten fünf Jahre dargestellt. Als Referenzwerte werden die Preise von 2017 zugrunde gelegt.

In den Abschnitten 8.1 bis 8.3 steht die Preisentwicklung der vergangenen fünf Jahre im Mittelpunkt. Hier wurde auf die Darstellung aller Klassen aus Gründen der Übersichtlichkeit und Lesbarkeit verzichtet. Als typische Mietwagen-segmente bzw. -klassen nach Schwacke- und ACRISS-Klassifikation werden folgende Klassen dargestellt: Kleinwagen (Schwacke-Klasse 3 und ACRISS-Klasse E), mittlere Fahrzeuggröße (Schwacke-Klasse 6 und ACRISS-Klasse I) sowie Oberklasse (Schwacke-Klasse 9 und ACRISS-Klasse L). Auf Grund der in Kapitel 2.5.4 beschriebenen kontinuierlichen Höhergruppierung von Fahrzeugmodellen wurden in diesem Jahr die repräsentativen Klassen für die betrachteten Fahrzeugkategorien angepasst und jeweils um einen Klassenschritt angehoben.

Die Darstellungen zeigen, um wie viel Prozent der Preis vom Referenzwert 2017, hier als 0 Prozent angenommen, abweicht. Ein höherer Prozentwert bedeutet eine Preissteigerung gegenüber 2017, ein niedrigerer Prozentwert zeigt eine Preisreduzierung gegenüber 2017 an. Die Analyse wurde jeweils für die drei Anmietzeiträume 1, 3 und 7 Tage durchgeführt.

In den Abschnitten 8.4 bis 8.6 steht der Vergleich für die einzelnen Klassen im Mittelpunkt. In den Abbildungen sind zwar alle Klassen aufgenommen, aber aus Gründen der Übersichtlichkeit wurde die Darstellung auf die drei Jahre 2017, 2019 und 2021 beschränkt. In diesen Abschnitten wurde von einer Preisindexierung abgesehen – stattdessen wird der Preis selbst dargestellt.

8.1 Preisentwicklung der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation 3, 6 und 9

Die folgenden drei Abbildungen zeigen die Preisentwicklungen für die Schwacke-Klassen 3, 6 und 9 in Bezug auf den Mittelwert 2017. Ein Wert von –18 Prozent bei Klasse 3 für eine Anmietung von drei Tagen im Jahr 2019 bedeutet, dass es von 2017 bis 2019 zu einer Preissenkung von 18 Prozent kam. In der gleichen Klasse kam es mit gleicher Anmietdauer bis 2021 zu einer Preissteigerung von 40 Prozent.

Von 2017 bis 2019 verändern sich die Preise der Klasse 3 nur für die Anmietdauer von drei Tagen nennenswert. In den letzten beiden Jahren steigen die Preise für alle Anmietdauern deutlich an. Auf ein zuletzt ca. 40 bzw. 60 Prozent höheres Preisniveau.

Auch in Klasse 6 bleiben die Preise bis 2019 recht stabil – hier mit Ausnahme der Anmietdauer von drei Tagen. Die Preissteigerungen der letzten bei-

den Jahre fallen in Klasse 6 etwas geringer aus, so dass die Preise 2021 knapp 20 bzw. knapp 50 Prozent oberhalb der Preise von 2017 liegen.

% Abweichung

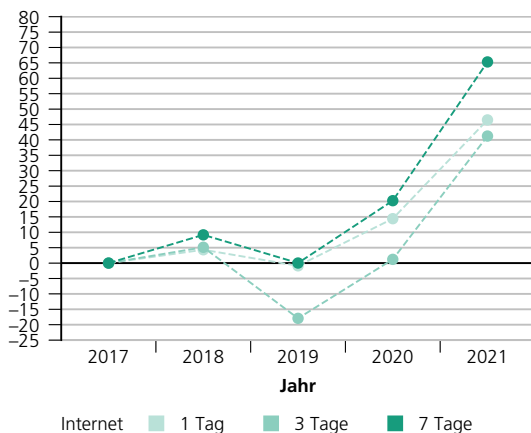


Abbildung 25: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2017 bis 2021 für Schwacke-Klasse 3 in Bezug auf den Mittelwert 2017, Pkw – bundesweit, Internet

% Abweichung

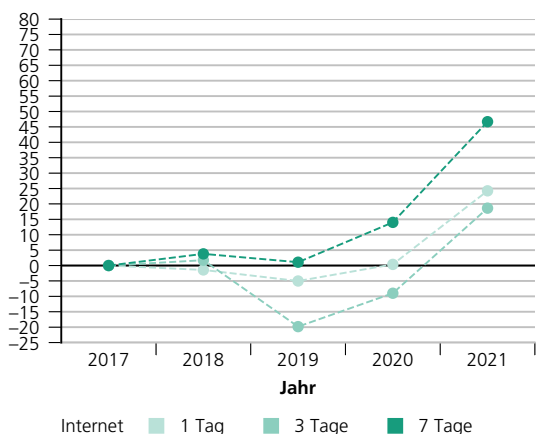


Abbildung 26: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2017 bis 2021 für Schwacke-Klasse 6 in Bezug auf den Mittelwert 2017, Pkw – bundesweit, Internet

% Abweichung

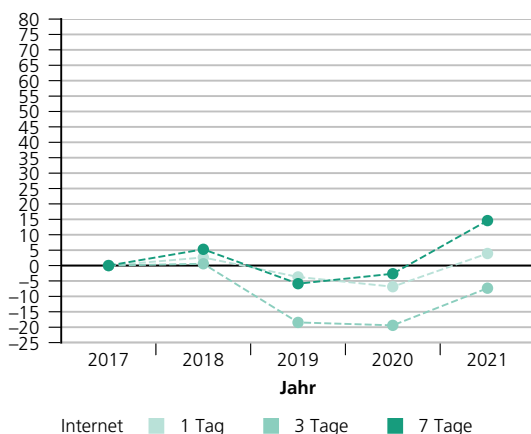


Abbildung 27: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2017 bis 2021 für Schwacke-Klasse 9 in Bezug auf den Mittelwert 2017, Pkw – bundesweit, Internet

Weniger einheitlich ist das Bild in der Mietwagenklasse 9. Hier sind von 2018 auf 2019 sinkende Preise für alle Mietzeiträume zu verzeichnen. Preissteigerung von 2020 auf 2021 gleichen die vorherigen Schwankungen für die Anmietdauer von einem Tag recht genau aus. Während für die Mietdauer von sieben Tagen die Preise für 2021 15 Prozent oberhalb der Preise von 2017 liegen, sind die Preise über den gleichen Zeitraum bei der Anmietung von drei Tagen um knapp 10 Prozent gefallen.

8.2 Preisentwicklung der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation E, I und L

Die folgenden Abbildungen zeigen analog zu der vorherigen Darstellung nach Schwacke-Klassen die Preisentwicklungen auf Basis der ACRISS-Klassifikation.

Die Preisentwicklung seit 2017 ist für die Fahrzeugklassen E, I und L sehr ähnlich. Für 2020 gibt

es nur geringe Änderungen. Im letzten Jahr stiegen die Preise deutlich und liegen 2021 ca. 40 bis 80 Prozent über den Preisen von 2017.

% Abweichung

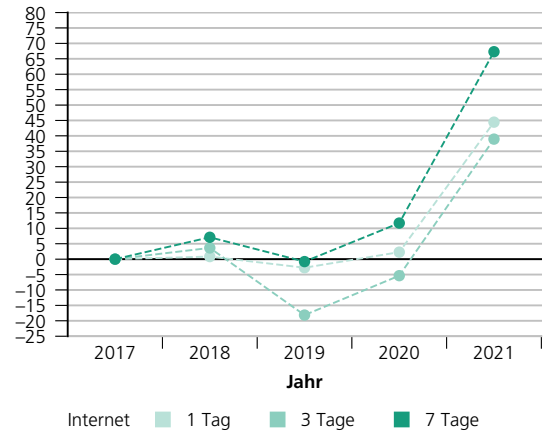


Abbildung 28: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2017 bis 2021 für ACRISS-Klasse E in Bezug auf den Mittelwert 2017, Pkw – bundesweit, Internet

% Abweichung

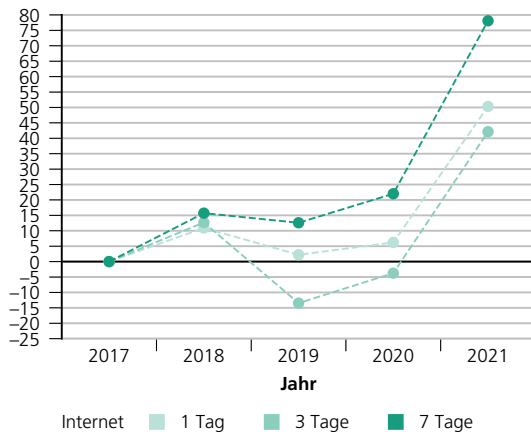


Abbildung 29: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2017 bis 2021 für ACRISS-Klasse I in Bezug auf den Mittelwert 2017, Pkw – bundesweit, Internet

% Abweichung

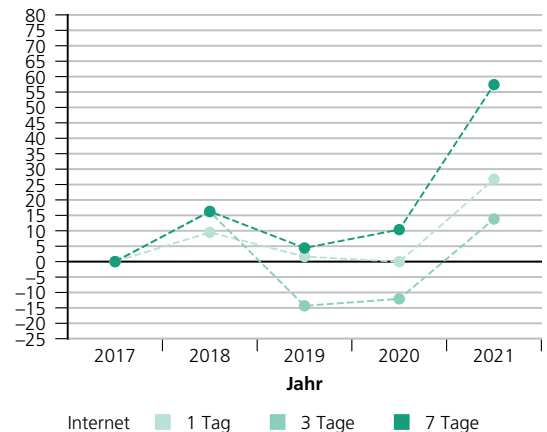


Abbildung 30: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2017 bis 2021 für ACRISS-Klasse L in Bezug auf den Mittelwert 2017, Pkw – bundesweit, Internet

8.3 Preisentwicklung der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation 3, 6 und 9

Die nächsten drei Abbildungen zeigen die Preisentwicklungen für die telefonische Preiserhebung.

Für die Fahrzeugklasse 3 ist die Preisentwicklung bis 2019 moderat. Ab 2020 steigen die Preise deutlich, so dass die Preise 2021 zwischen knapp 50 und gut 70 Prozent oberhalb der Preise aus 2017 liegen.

In Klasse 6 steigen die Preise für die Anmietdauer von sieben Tagen stetig, auf zuletzt knapp 60 Prozent oberhalb der Preise von 2017 an. Die anderen dargestellten Mietdauern verzeichnen 2019 einen temporären Rückgang der Preise gefolgt von zwei Jahren mit deutlichem Preisanstieg auf ca. 25 Prozent (drei Tage Mietdauer) bzw. knapp 50 Prozent (ein Tag Mietdauer) oberhalb der Preise von 2017.

Die Preisentwicklung der Mietwagenklasse 9 ist recht vergleichbar zur Entwicklung in Klasse 6.

% Abweichung

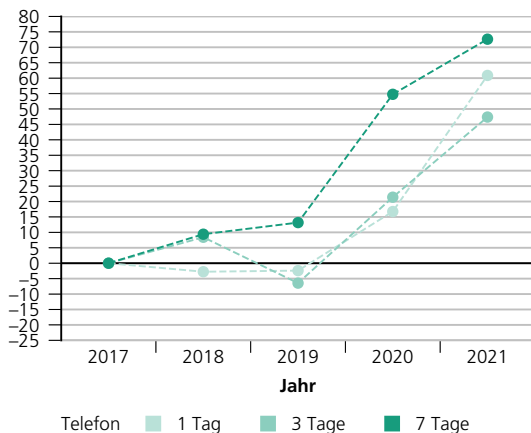


Abbildung 31: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2017 bis 2021 für Schwacke-Klasse 3 in Bezug auf den Mittelwert 2017, Pkw – bundesweit, Telefon

% Abweichung

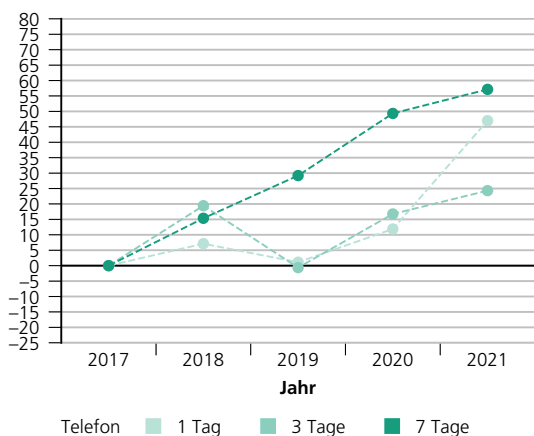


Abbildung 32: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2017 bis 2021 für Schwacke-Klasse 6 in Bezug auf den Mittelwert 2017, Pkw – bundesweit, Telefon

% Abweichung

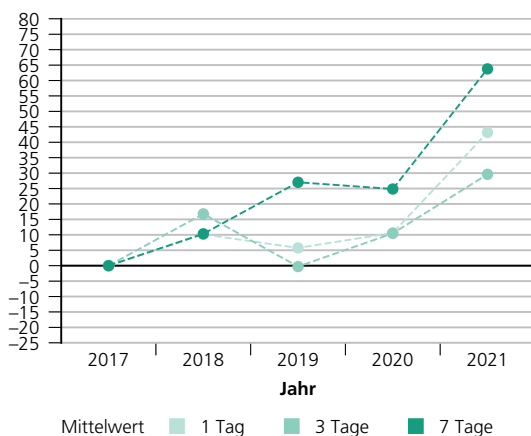


Abbildung 33: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2017 bis 2021 für Schwacke-Klasse 9 in Bezug auf den Mittelwert 2017, Pkw – bundesweit, Telefon

9 Zusammenfassung und Ausblick

Die Marktstudie 2021 wurde von dem neutralen Forschungsinstitut Fraunhofer IAO auf Basis wissenschaftlich fundierter Methoden und Erfahrungen der Marktstudien 2008 bis 2020 durchgeführt. Die Abfrage unter typischen Anmietbedingungen ermöglichte die Ermittlung marktüblicher Preise. Detaillierte Ergebnisse für zwei Erhebungen auf Basis von etwa 2 682 000 Einzeldaten stellen eine umfassende Basis für die Markteinschätzung dar. Seit der Ausgabe 2013 werden die Preise für eine Anmietdauer von fünf Tagen erhoben und analysiert. Seit 2020 und 2021 wurde der Preisverlauf über den Erhebungszeitraum analysiert und die Mietwagenklasse 11 ergänzt.

Die Erhebungen zeigen auch 2021 wieder, dass das Internet kein Sondermarkt mit grundsätzlich günstigeren Preisen darstellt. Es gibt einen Mietwagenmarkt mit unterschiedlichen Vertriebskanälen und Werbemethoden. Tendenziell sind die telefonisch ermittelten Durchschnittspreise in diesem Jahr etwas günstiger als die Internetpreise.

Über alle Fahrzeugklassen und Anmietdauern hinweg zeigt sich der Mietwagenmarkt 2021 sehr dynamisch und ist von steigenden Preisen – scheinbar u. a. auf Grund der Lieferengpässe der Fahrzeughersteller – geprägt. Um der Marktdynamik gerecht zu werden und umfassenden Informationen zur Preisentwicklung darstellen zu können, umfasste der Erhebungszeitraum elf Monate und deckt damit fast das gesamte Kalenderjahr ab. Kapitel 7.1 stellt die Marktdynamik detailliert dar.

Deutlich zu erkennen sind auch die Auswirkungen gestiegener Neuwagenpreise, die zur Höhergruppierung der Fahrzeugmodelle in der Schwacke-Klassifizierung und damit auch zur Angebotsknappheit der niedrigen Schwacke-Klassen führen. Konkret fallen 2021 alle Klasse-2-Fahrzeuge aus der letzten Erhebung in der Klassifikation durch Schwacke in Klasse 3, so dass kein Angebot für Fahrzeuge der Klassen 1 und 2 am Markt verfügbar war. Ähnlich verhält es sich mit Fahrzeugen der Klasse 4, die nur so vereinzelt angeboten wurden, dass kein Marktpreis gebildet werden kann. Somit ist festzustellen, dass Fahrzeuge der Klassen 1, 2 und 4 im Jahr 2021 nicht am Markt verfügbar waren. Detailliert beschreibt Kapitel 2.5.4 mit der kontinuierlichen Höhergruppierung der Fahrzeugmodelle.

Die hier vorliegende Marktstudie 2021 stellt die Ergebnisse der umfassenden Erhebung und Analyse der deutschlandweiten Preise von Mietwagen ausführlich dar. Die Informationen sollen für alle Personen, die am Mietwagenmarkt interessiert oder an Regulierungsprozessen beteiligt sind, eine wichtige Informationsgrundlage bilden.

10 Glossar und Abkürzungsverzeichnis

ACRIS	Association of Car Rental Industry Systems Standards. ACRIS ist eine Vereinigung von Mietwagenanbietern, die sich mit der Entwicklung, Einführung und Einhaltung von allgemeingültigen Standards zum Gebrauch in den elektronischen Vertriebssystemen befasst; s. a. www.acriss.org/de/	Haftungsreduzierung	Reduzierung bzw. Beschränkung der Haftung des Mieters für einen Schaden auf eine bestimmte Selbstbeteiligung pro Schadensfall (typischerweise für alle Schäden einschließlich Fahrzeugdiebstahl)
Anmietstation	Die Adresse eines Anbieters, an der ein Mietwagen angemietet und zurückgegeben werden kann. Sind z. B. drei verschiedene Anbieter unter derselben Adresse aktiv (beispielsweise Bahnhof), so wird dies als drei Anmietstationen gezählt.	inkl.	inklusive
BGH	Bundesgerichtshof	Kfz	Kraftfahrzeug
bzgl.	bezüglich	LDW	Liability Damage Waiver – Haftungsverzicht bei Schaden; Bezeichnung für Haftungsreduzierung bei bestimmten Autovermietern.
bzw.	beziehungsweise	Normalpreis, Normaltarif	Im Kontext von Mietwagen: Der Mietpreis, der von einer Privatperson oder einem Geschäftsmann bei Selbstzahlung gültig ist.
ca.	circa	Pkw	Personenkraftwagen
CDW	Collision Damage Waiver – Haftungsverzicht bei Kollisionsschaden; Bezeichnung für Haftungsreduzierung bei bestimmten Autovermietern	PLZ	Postleitzahl
d. h.	das heißt	PLZ-Leitbereich	Ein Postleitzahlbereich, der mit einer bestimmten, zweistelligen Postleitzahl beginnt.
evtl.	eventuell	SIPP-Code	Standard Interline Passenger Procedures Code – Klassifizierungscode für Mietfahrzeuge, der von ACRIS (s. o.) veröffentlicht wurde.
e. V.	eingetragener Verein	SUV	Sport Utility Vehicle; Geländewagen
etc.	et cetera	u. a.	unter anderem
ggf.	gegebenenfalls	Unfallersatzwagen	Typischerweise ein Mietwagen, der durch einen Unfall als Ersatzfahrzeug in Anspruch genommen wird.
		vgl.	vergleiche
		z. B.	zum Beispiel

11 Literaturverzeichnis

[ACRISS 2021]

Association of Car Rental Industry Systems Standards; <http://www.acriss.org/de/>; abgerufen im Oktober 2021.

[DasTelefonbuch]

Das Telefonbuch; DTM Deutsche Tele Medien GmbH, <http://www.dastelefonbuch.de>, abgerufen im Januar 2021.

[Statistisches Bundesamt]

Statistisches Bundesamt; Städte (Alle Gemeinden mit Stadtrecht) nach Fläche, Bevölkerung und Bevölkerungsdichte am 31.12.2020; <https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/05-staedte.html>; 31.12.2020; abgerufen im Oktober 2021.

[Gabler 2004]

Gabler Wirtschaftslexikon, Gabler Verlag, 16. Auflage, Wiesbaden 2004.

[GelbeSeiten]

Gelbe Seite – Branchenbuch; DTM Deutsche Tele Medien GmbH, <http://www.gelbeseiten.de>; abgerufen im Januar 2021.

[GoogleMaps]

Google Maps – Location Based Service; Google, <https://www.google.de/maps/>; abgerufen im Januar 2021.

[Heß 2007]

Heß, Rainer und Buller, Dirk: Mietwagentarife und verlässliche Marktdaten (SchwackeListe), NJW-Spezial, Heft 6, 2007, S. 255 ff.

[Klein 2007]

Klein, Ingo: Bewertung der Erhebungs- und Auswertungsmethoden des Automietpreisspiegels der SCHWACKE-Bewertungs GmbH, Diskussionspapier 81/2007, <https://www.statistik.rw.fau.de/files/2016/03/d0081.pdf>; abgerufen 29.09.2017.

[MeineStadt]

Meine Stadt; meinestadt.de GmbH, <http://www.meinestadt.de>; abgerufen im Januar 2021.

[Neidhardt 2007]

Neidhardt, Claus und Kremer, Jürgen: Untersuchung der Preisentwicklung für Autovermietungen gemäß Schwacke-Liste im Zeitraum von 2000 bis 2006; 11.06.2007, <http://www.bav.de/data/content/infoservice/data/1183358829-UntersuchungPreisentwicklung.pdf>; abgerufen 29.09.2017.

[Richter 2007]

Richter, F. Roland A.: Zur Schätzung erforderlicher Mietwagenkosten im Rahmen des § 287 ZPO, Versicherungsrecht, Heft 13, 2007, S. 620 ff.

[Schwacke 2017]

EurotaxSchwacke GmbH (Hrsg.): SCHWACKEListe Automietpreisspiegel – Automietpreise für PKW. Transporter. Kleinbusse.; Verlag: EurotaxGlass's International AG, Pfäffikon, Schweiz; 2017.

[Schwacke 2017A]

EurotaxSchwacke GmbH (Hrsg.): SCHWACKEListe Automietwagenklassen I/2017; Verlag: Eurotax-Glass's International AG, Pfäffikon, Schweiz; 2017.

Anhang A – Eingruppierung von Fahrzeugen nach ACRISS

Der Mietwagenmarkt klassifiziert Fahrzeuge nach der ACRISS-Klassifikation. Eine Beschreibung des Systems ist unter [ACRISS 2021] dargestellt.

Die Bedeutung des ersten Buchstabens sowie mögliche Beispielfahrzeuge nach Pkw und Geländewagen sind in Tabelle 17 zusammengefasst. Wobei die Einordnung der Fahrzeuge durch die Mietwagenanbieter selbst erfolgte.

Die Bedeutung der vier Stellen des SIPP-Codes bzw. der ACRISS-Klassifikation wird anhand des folgenden Beispiels gezeigt:

- CLMR (z. B. VW Golf)
1. Stelle »C«: Compact
 2. Stelle »L«: Limousine
 3. Stelle »M«: manuelle Schaltung
 4. Stelle »R«: mit Klimaanlage.

Tabelle 17: Bedeutung der ersten Stelle des SIPP-Codes und Eingruppierung von Beispielfahrzeugen nach ACRISS-Klassifikation im Rahmen der Preisermittlung, für Pkw und Geländewagen

1. Stelle des SIPP-Codes	Bedeutung	PKW	SUV
M	Mini	FIAT 500, Toyota Aygo, Kia Picanto, VW Up, Opel Adam, Peugeot 108	
E	Kleinwagen	VW Polo 5türer, Opel Corsa, Ford Fiesta, Peugeot 208 GT Elektro, Renault Zoe, Peugeot 208, Renault Clio	
H	Kleinwagen Elite	Audi A1 Limousine	
C	Kompaktklasse	VW Golf, Opel Astra, Seat Leon, Hyundai i30 Kombi, Opel Crossland, BMW 1er, Ford Focus, Skoda Scala, Skoda Octavia Kombi, Ford Puma, Audi A3 Sportback, Hyundai IONIQ, MINI Cabrio, BMW M135i	Skoda Kamiq, Seat Arona, VW T-Cross, VW T-Roc Cabriolet, Citroen DS3 Crossback Elektro
D	Kompaktklasse Elite	Mercedes A-Klasse, Audi A3 Limousine, BMW 1er, VW Golf Variant, BMW M135i	
I	Mittelklassewagen	Opel Insignia, Skoda Octavia Kombi, Skoda Octavia, VW Touran, VW Passat Kombi, BMW 2er, BMW 2er Gran Tourer, Mercedes B-Klasse, NISSAN Qashqai, VW Passat, Ford Mondeo, BMW 2er Active Tourer, Opel Zafira, Skoda Superb Combi, Audi Q3, Mercedes CLA Shooting Brake, Audi A3 Limousine, LEXUS UX, VW Passat Variant, BMW X1	Jeep Compass, Seat Ateca, Volvo XC40, VW Tiguan, Ford Kuga, Mazda CX-5, Hyundai Tucson
J	Mittelklassewagen Elite	Ford S-Max, VW Passat, Audi A3 Limousine, BMW X1, Mercedes CLA, Volvo V60, BMW 2er Coupe, BMW 2er Cabrio, Audi Q3, BMW M235 GranCoupé, Audi TT S Coupe	Mercedes GLB, Ford Kuga, VW Tiguan, Volvo XC40
S	Standardklasse	BMW 3er, Mercedes C-Klasse, Mercedes C-Klasse Kombi, Audi A4 Kombi, VW Sharan, BMW M340	Volvo XC60, Mercedes EQC Elektro
P	Premiumklasse	Mercedes E-Klasse, Audi A6, BMW X3, Audi A5, BMW Z4 Roadster, BMW X4M, BMW M240i Cabrio, Mercedes C-Klasse	Mercedes GLC, Volvo XC60, Mercedes GLE, Jaguar I-PACE Elektro, Land Rover Range Rover Velar
L	Luxusklasse	BMW 7er, Audi A6, BMW 530 D, BMW 530/540, BMW 430/435 Coupé, BMW X4, BMW X3, BMW 4er Cabrio, BMW M550 Limousine, Audi S6, BMW M4 Coupé, BMW M440i Coupe, Audi S5 Sportback	
X	Spezial	BMW 7er, BMW X5, Mercedes S-Klasse, BMW 630/640 GT Gran Turismo, BMW X7, Audi S8, BMW M5, Audi A8, BMW M850, Audi Q7, Ford Mustang GT Coupé, Mercedes CLS, Audi A7, BMW M8, Porsche Panamera	

Anhang C – Informationen zu Fraunhofer IAO

Die Fraunhofer-Gesellschaft ist die führende Organisation für angewandte Forschung in Europa. Unter ihrem Dach arbeiten 75 Institute und Forschungseinrichtungen an Standorten in ganz Deutschland, mit knapp 29 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Auftraggeber der Fraunhofer-Gesellschaft sind Industrieunternehmen, Dienstleistungsunternehmen und die öffentliche Hand (<http://www.fraunhofer.de>).

Das Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO beschäftigt sich mit aktuellen Fragestellungen rund um den arbeitenden Menschen. Insbesondere unterstützt das Institut Unternehmen dabei, die Potenziale innovativer Organisationsformen sowie zukunftsweisender Informations- und Kommunikationstechnologien zu erkennen, individuell auf ihre Belange anzupassen und konsequent einzusetzen. Die Bündelung von Management und Technologiekompetenz gewährleistet, dass wirtschaftlicher Erfolg, Mitarbeiterinteressen und gesellschaftliche Auswirkungen immer gleichwertig berücksichtigt werden.

Durch die enge Kooperation mit dem Institut für Arbeitswissenschaft und Technologiemanagement IAT der Universität Stuttgart verbindet das Fraunhofer IAO universitäre Grundlagenforschung, anwendungsorientierte Wissenschaft und wirtschaftliche Praxis.

Unter einer gemeinsamen Institutsleitung arbeiten am Fraunhofer IAO und dem IAT über 650 Mitarbeiter – vorwiegend Ingenieure, Informatiker, Wirtschafts- und Sozialwissenschaftler – interdisziplinär zusammen. Zur Bearbeitung der Forschungsaufträge stehen mehr als 15 000 Quadratmeter moderner Büros, Labore und Demonstrationszentren zur Verfügung.

Weitere Informationen sind im Internet unter <http://www.iao.fraunhofer.de> verfügbar.

Die aktuelle Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs orientiert sich bei unfallbedingten Anmietungen von Fahrzeugen am realen Marktpreis. Es besteht daher ein erheblicher Bedarf an einer aktuellen und neutralen Marktübersicht zu marktüblichen Mietwagenpreisen in Deutschland.

Aus diesem Grund erstellt das Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO seit 2008 einen repräsentativen und neutralen Marktpreisspiegel für Mietwagen. Die aktuelle Ausgabe 2021 enthält die Ergebnisse von zwei deutschlandweiten Erhebungen, die über Telefon und Internet durchgeführt wurden.

Ergebnisse der Marktstudie sind in detaillierten Tabellen und Abbildungen für die Anmietzeiträume ein, drei, fünf und sieben Tage dargestellt. Die einzelnen Daten und Auswertungen geben wichtige Informationen zu den Marktcharakteristika des Mietwagenmarktes in Deutschland.

Der Marktpreisspiegel des Fraunhofer IAO richtet sich an alle, die einen aktuellen und neutralen Überblick zu Mietwagenpreisen in Deutschland suchen.

Weitere Informationen zu dieser Studie im Internet unter www.mietwagenstudie.iao.fraunhofer.de.