



**Fraunhofer**  
IAO

# Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2022

**Fraunhofer Verlag**

Marktpreisspiegel Mietwagen  
**Deutschland 2022**

# Impressum

## Kontaktadresse:

Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft  
und Organisation IAO  
Nobelstraße 12  
70569 Stuttgart  
Telefon: +49 (0) 7 1 1/9 70-51 20  
Telefax: +49 (0) 7 1 1/9 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: © cloudless – Adobe Stock

Druck und Weiterverarbeitung: Sautter GmbH, Reutlingen

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

© Fraunhofer Verlag, 2023  
Nobelstraße 12  
70569 Stuttgart  
verlag@fraunhofer.de  
[www.verlag.fraunhofer.de](http://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](http://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 für Buchungen im Zeitraum 4. Januar bis  
22. Dezember 2022 erhoben.

# Fraunhofer »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2022« in Kürze

## Wichtiger Hinweis

Die Schwacke GmbH hat im Dezember 2022 die Mietwagenklassendaten auf Basis einer angepassten Klassifikationssystematik geändert und ordnet viele Fahrzeuge nun einer niedrigeren Schwacke-Klasse zu.

Die Auswertungen der vorliegenden Studie basieren vollständig auf den aktualisierten Mietwagenklassendaten der Schwacke GmbH.

Bitte nutzen Sie zur Ermittlung der Schwacke-Klasse die aktuellen Mietwagenklassendaten der Schwacke GmbH, um eine kongruente Fahrzeugklassifikation sicherzustellen.

Kapitel 2.6 beleuchtet die Änderung und deren Auswirkung ausführlich.

Der »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2022« 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 2022 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 für Buchungen aus dem Zeitraum vom 4. Januar bis 22. Dezember 2022 in die Studie aufgenommen.

Die Ausgabe 2022 bildet die Grundlage für der Schätzung von Marktpreisen für Mietwagen im Jahr 2023.

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

- Repräsentative Internet-basierte Erhebung bei den sieben bedeutendsten Anbietern<sup>1</sup> (Avis, Buchbinder, Budget, Enterprise, Europcar, Hertz und Sixt), die verbindlich buchbare Angebote aufweisen. Es wurden keine starren Listenpreise erhoben, sondern reale Angebotspreise.
- Repräsentative telefonische Erhebung bei allen ermittelten Autovermietern und Anmietstationen in Deutschland.
- Fraunhofer gibt den Marktpreis wieder, für den eine selbstzahlende Privatperson aufkommen muss. Sonderkonditionen für Vorauszahlungen werden nicht berücksichtigt. Dieser Preis wird als »Normaltarif« bezeichnet.

---

<sup>1</sup> Anbieter mit mindestens drei Stationen in einem zweistelligen Postleitzahlbereich oder mindestens zehn Stationen bundesweit.

- Insgesamt sind bei beiden Erhebungen für die Mietzeiträume 1 Tag sowie 3, 5 und 7 Tage etwa 3 165 000 Daten von ca. 1 870 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 Anmietenzenarios erhoben, umfassend dargestellt und erläutert.
- In den Preisen sind die Kosten für eine Haftungsreduzierung mit einer marktüblichen Selbstbeteiligung von ca. 450 bis 2 000 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 insbesondere für die Anbieter im Mietwagenmarkt gebräuchlich und von großem Interesse ist.
- Die Preise für Geländewagen und Kleinbusse wurden separat ausgewertet und sind in Kapitel 4 bzw. Kapitel 5 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 8.1 stellt den Preisverlauf im Erhebungszeitraum dar.

Die Erhebung in der 15. Ausgabe 2022 enthält ebenfalls eine Analyse der Marktentwicklung im Vergleich zum Vorjahr sowie ausführliche Analysen der Preisentwicklung 2018 bis 2022. Als durchschnittlicher Preis für ein Fahrzeug nach Schwacke-Klasse 6 wurden ca. 144 Euro für 1 Tag und ca. 415 Euro für 7 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. Die Einstufung der Fahrzeuge in Schwacke-Klassen basiert auf den Mietwagenklassendaten der Schwacke GmbH. Zu den Schwacke-Klassen 1 und 2 sind auch in der aktuellen Ausgabe keine Preisinformationen vorhanden, da Fahrzeuge dieser Schwacke-Klassen nicht bzw. nur sehr selten verfügbar waren. Auch im Rahmen der telefonischen Erhebung war trotz intensiver Bemühungen um Angebote in den Schwacke-Klassen 1 und 2 kein ausreichendes Marktangebot vorhanden. Konkret wurde in mehr als tausend Telefonaten nach vergleichbaren Fahrzeugen gefragt, dennoch waren über den gesamten Erhebungszeitraum nur in 20 Fällen Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 2 und keine Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 1 zur Vermietung verfügbar. Daher muss davon ausgegangen werden, dass Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 1 und 2 üblicherweise nicht vermietet werden. Aus diesem Grund sind die Werte nicht in die Auswertung eingeflossen.

Wie in der letzten Ausgabe ausführlich beschrieben, führten steigende Listenpreise der Fahrzeuge im Rahmen der Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH zu kontinuierlichen Höherklassifizierungen der Fahrzeuge.

Ende 2022 hat die Schwacke GmbH die Klassifikationssystematik verändert und aktualisierte Mietwagenklassendaten veröffentlicht, die dieser Entwicklung entgegenwirken.

Seit dem 1. Dezember 2022 gelten die aktualisierten Mietwagenklassendaten für aktuell produzierte und kürzlich ausgelaufene Fahrzeuge. Anfang des Jahres 2023 sollen die Mietwagenklassendaten laut Aussage der Schwacke GmbH auch für Fahrzeuge mit früherem Produktionsende basierend auf der neuen Klassifikationssystematik aktualisiert werden.

Die Auswertungen in dieser Studie basieren auf den aktualisierten Mietwagenklassendaten der Schwacke GmbH. Kapitel 2.6 stellt die Veränderungen und die Auswirkungen auf die Studie ausführlich dar. Durch die Berücksichtigung der neuen Schwacke-Klassen kann die vorliegende Studie uneingeschränkt genutzt werden, wenn zur Feststellung der Schwacke-Klasse die neuen Mietwagenklassendaten der Schwacke GmbH genutzt werden.

Durch die Anpassung der Mietwagenklassendaten durch die Schwacke GmbH nimmt die Anzahl der Angebote in den Schwacke-Klassen 7 bis 9 ab, während die Anzahl der Angebote in den Schwacke-Klassen 4 bis 6 zunimmt. Insbesondere ist die Schwacke-Klasse 4 wieder gut vertreten. Weiterhin werden aber kaum Fahrzeuge hergestellt, die den Schwacke-Klassen 1 und 2 zugeordnet werden. Wie oben beschrieben, waren Fahrzeuge der beiden Schwacke-Klassen trotz intensiver Anstrengungen nicht im üblichen Mietmarkt verfügbar.

# Inhalt

Fraunhofer »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2022« in Kürze	3
Tabellenverzeichnis	9
Abbildungsverzeichnis	11
<b>1 Einleitung</b>	<b>15</b>
<b>2 Methodik</b>	<b>17</b>
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	34
2.6 Auswirkungen der geänderten Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH	36
2.6.1 Hintergrund der Änderung der Klassifikationssystematik	36
2.6.2 Verschiebung von Fahrzeugen in niedrigere Fahrzeugklassen	37
2.6.3 Veränderte Verfügbarkeit von Angeboten in den Schwacke-Klassen	37
2.6.4 Veränderung der durchschnittlichen Mietwagenpreise der Schwacke-Klassen	39
2.6.5 Einfluss auf die Vergleichbarkeit zu Vorjahrespreisen	40
2.6.6 Wichtige Fragen und Antworten zu den Auswirkungen der geänderten Klassifikationssystematik	41

<b>3</b>	<b>Mietwagenpreise auf Internet-Basis für Personenkraftwagen (Pkw)</b>	<b>43</b>
3.1	Erläuterung der Tabellen	43
3.2	Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	46
3.3	Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	47
3.4	Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation bundesweit	50
3.5	Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	51
<b>4</b>	<b>Mietwagenpreise auf Internet-Basis für Geländewagen</b>	<b>55</b>
4.1	Erläuterung der Tabellen	55
4.2	Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	56
4.3	Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	57
4.4	Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation bundesweit	59
4.5	Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	60
<b>5</b>	<b>Mietwagenpreise auf Internet-Basis für Kleinbusse</b>	<b>62</b>
5.1	Erläuterung der Tabellen	62
5.2	Basistabellen bundesweit	63
5.3	Basistabellen für den einstelligen Postleitzahlbereich	64
<b>6</b>	<b>Mietwagenpreise telefonische Erhebung</b>	<b>66</b>
6.1	Erläuterung der Tabellen	66
6.2	Basistabellen der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	68
<b>7</b>	<b>Auswertungen und Interpretation der Ergebnisse</b>	<b>69</b>
7.1	Vergleich der Anbietergruppen bei telefonischer Erhebung	69
7.2	Vergleich zwischen telefonischer Erhebung und Interneterhebung	71
7.3	Preisschwankungen zwischen Postleitzahlbereichen	74
<b>8</b>	<b>Einordnung der Ergebnisse im Vergleich</b>	<b>75</b>
8.1	Preisverlauf im Erhebungszeitraum	75
8.2	Vergleich der Interneterhebung 2022 mit 2021	76
8.3	Vergleich der telefonischen Erhebung 2022 mit 2021	78
8.4	Vergleich der telefonischen Erhebungen: Internetanbieter und sonstige Anbieter 2022 mit 2021	80



<b>9</b>	<b>Analyse der Preisentwicklungen 2018 bis 2022</b>	<b>82</b>
9.1	Preisentwicklung der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation 3, 6 und 9	82
9.2	Preisentwicklung der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation E, I und L	84
9.3	Preisentwicklung der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation 3, 6 und 9	85
9.4	Preisentwicklung der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation für die Jahre 2018, 2020 und 2022	86
9.5	Preisentwicklung der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation für die Jahre 2018, 2020 und 2022	87
9.6	Preisentwicklung der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation für die Jahre 2018, 2020 und 2022	88
<b>10</b>	<b>Zusammenfassung und Ausblick</b>	<b>89</b>
<b>11</b>	<b>Glossar und Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>91</b>
<b>12</b>	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>92</b>
<b>Anhang A</b>	<b>Eingruppierung von Fahrzeugen nach ACRISS</b>	<b>93</b>
<b>Anhang B1</b>	<b>Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation für den zweistelligen Postleitzahlbereich</b>	<b>94</b>
<b>Anhang B2</b>	<b>Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation für die 20 größten deutschen Städte</b>	<b>118</b>
<b>Anhang B3</b>	<b>Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation für den zweistelligen Postleitzahlbereich</b>	<b>124</b>
<b>Anhang B4</b>	<b>Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation für die 20 größten deutschen Städte</b>	<b>156</b>
<b>Anhang C</b>	<b>Informationen zu Fraunhofer IAO</b>	<b>163</b>

# 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 31.12.2021 [Statistisches Bundesamt]	43
Tabelle 3	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	46
Tabelle 4	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassen, Pkw – einstelliger PLZ-Bereich	47
Tabelle 5	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – bundesweit	50
Tabelle 6	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – einstelliger PLZ-Bereich	51
Tabelle 7	Mittelwerte der Preise für Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	56
Tabelle 8	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Geländewagen – einstelliger PLZ-Bereich	57
Tabelle 9	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	59
Tabelle 10	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Geländewagen – einstelliger PLZ-Bereich	60
Tabelle 11	Mittelwerte der Preise für Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Kleinbusse – bundesweit	63
Tabelle 12	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Kleinbusse – einstelliger PLZ-Bereich	64
Tabelle 13	Ergebnisse der telefonischen Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	68
Tabelle 14	Telefonische Erhebung: Vergleich der Durchschnittswerte von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	69
Tabelle 15	Vergleich zwischen telefonischer Erhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit	71
Tabelle 16	Interneterhebung: Vergleich zwischen 2022 und 2021, Pkw – bundesweit	77
Tabelle 17	Telefonische Erhebung: Vergleich zwischen 2022 und 2021, Pkw – bundesweit	79
Tabelle 18	Telefonische Erhebung: Vergleich zwischen 2022 und 2021 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	80

Tabelle 19	Bedeutung der ersten Stelle des SIPP-Codes und Eingruppierung von Beispielfahrzeugen nach ACRISS-Klassifikation im Rahmen der Preisermittlung, für Pkw und Geländewagen	93
Tabelle 20	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – zweistelliger PLZ-Bereich	94
Tabelle 21	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, 20 größten deutschen Städte	118
Tabelle 22	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – zweistelliger PLZ-Bereich	124
Tabelle 23	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, 20 größten deutschen Städte	156

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Vorgehen bei der Studiererstellung	21
Abbildung 2	Internetenerhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlbereichen	27
Abbildung 3	Internetenerhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke – bundesweit	28
Abbildung 4	Internetenerhebung: 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	Vergleich der Verteilung der Angebote auf die Schwacke-Klassen nach bisheriger und aktueller Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH	38
Abbildung 8	Veränderung der durchschnittlichen Mietwagenpreise der Schwacke-Klassen durch die geänderte Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH	39
Abbildung 9	Auswirkung der geänderten Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH auf die prozentuale Abweichung zwischen 2022 und 2021	41
Abbildung 10	Erläuterung der Ergebnistabellen für die Internetenerhebung (Tabellenausschnitt aus Kapitel 3.3)	44
Abbildung 11	Mittelwerte der Preise für Internetenerhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	46
Abbildung 12	Mittelwerte der Preise für Internetenerhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – bundesweit	50
Abbildung 13	Mittelwerte der Preise für Internetenerhebung nach Schwacke-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	56
Abbildung 14	Mittelwerte der Preise für Internetenerhebung nach ACRISS-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	59
Abbildung 15	Mittelwerte der Preise für Internetenerhebung nach Schwacke-Klassifikation, Kleinbusse – bundesweit	63
Abbildung 16	Erläuterung der Ergebnistabellen für die telefonische Erhebung (Tabellenausschnitt aus Kapitel 6.2)	66
Abbildung 17	Mittelwerte der Preise für telefonischen Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	68
Abbildung 18	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung der Durchschnittswerte von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	70

Abbildung 19	Vergleich Mittelwerte für telefonische Erhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit	72
Abbildung 20	Prozentuale Abweichung zwischen telefonischer Erhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit	72
Abbildung 21	Vergleich Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit, Aufnahme per Telefon bzw. Internet	73
Abbildung 22	Beispiel – Mittelwert $\pm$ Standardabweichung für Fahrzeuge der Klasse 5, Anmietdauer 3 Tage, Interneterhebung – Pkw, zweistellige PLZ-Bereiche	74
Abbildung 23	Prozentuale Abweichung des gleitenden Durchschnitts der Mietpreise vom jeweiligen Gesamt-Mittelwert, Pkw – Internet	75
Abbildung 24	Interneterhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2022 und 2021, Pkw – bundesweit	77
Abbildung 25	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2022 und 2021, Pkw – bundesweit	79
Abbildung 26	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2022 und 2021 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	81
Abbildung 27	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2018 bis 2022 für Schwacke-Klasse 3 in Bezug auf den Mittelwert 2018, Pkw – bundesweit, Internet	83
Abbildung 28	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2018 bis 2022 für Schwacke-Klasse 6 in Bezug auf den Mittelwert 2018, Pkw – bundesweit, Internet	83
Abbildung 29	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2018 bis 2022 für Schwacke-Klasse 9 in Bezug auf den Mittelwert 2018, Pkw – bundesweit, Internet	83
Abbildung 30	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2018 bis 2022 für ACRISS-Klasse E in Bezug auf den Mittelwert 2018, Pkw – bundesweit, Internet	84
Abbildung 31	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2018 bis 2022 für ACRISS-Klasse I in Bezug auf den Mittelwert 2018, Pkw – bundesweit, Internet	84
Abbildung 32	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2018 bis 2022 für ACRISS-Klasse L in Bezug auf den Mittelwert 2018, Pkw – bundesweit, Internet	84

Abbildung 33	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2018 bis 2022 für Schwacke-Klasse 3 in Bezug auf den Mittelwert 2018, Pkw – bundesweit, Telefon	85
Abbildung 34	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2018 bis 2022 für Schwacke-Klasse 6 in Bezug auf den Mittelwert 2018, Pkw – bundesweit, Telefon	85
Abbildung 35	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2018 bis 2022 für Schwacke-Klasse 9 in Bezug auf den Mittelwert 2018, Pkw – bundesweit, Telefon	85
Abbildung 36	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 11 für 2018, 2020 und 2022, Pkw – bundesweit, Internet	86
Abbildung 37	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 11 für 2018, 2020 und 2022, Pkw – bundesweit, Internet	86
Abbildung 38	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 11 für 2018, 2020 und 2022, Pkw – bundesweit, Internet	86
Abbildung 39	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2018, 2020 und 2022, Pkw – bundesweit, Internet	87
Abbildung 40	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2018, 2020 und 2022, Pkw – bundesweit, Internet	87
Abbildung 41	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2018, 2020 und 2022, Pkw – bundesweit, Internet	87
Abbildung 42	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 10 für 2018, 2020 und 2022, Pkw – bundesweit, Telefon	88
Abbildung 43	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 10 für 2018, 2020 und 2022, Pkw – bundesweit, Telefon	88
Abbildung 44	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 10 für 2018, 2020 und 2022, Pkw – bundesweit, Telefon	88



# 1 Einleitung

## Wichtiger Hinweis

Die Schwacke GmbH hat im Dezember 2022 die Mietwagenklassendaten auf Basis einer angepassten Klassifikationssystematik geändert und ordnet viele Fahrzeuge nun einer niedrigeren Schwacke-Klasse zu.

Die Auswertungen der vorliegenden Studie basieren vollständig auf den aktualisierten Mietwagenklassendaten der Schwacke GmbH.

Bitte nutzen Sie zur Ermittlung der Schwacke-Klasse die aktuellen Mietwagenklassendaten der Schwacke GmbH, um eine kongruente Fahrzeugklassifikation sicherzustellen.

Kapitel 2.6 beleuchtet die Änderung und deren Auswirkung ausführlich.

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 für Buchungen vom 4. Januar bis 22. Dezember 2022 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 3 159 149 Einzelpreise von 1 619 Anmietstationen und per



Telefon 5 506 Einzelpreise von 1 876 Anmietstationen.

Auf Basis dieser Daten wurden umfassende Auswertungen durchgeführt. Die Ergebnisse sind in dieser Studie in Tabellenform detailliert dargestellt und werden zur besseren Übersichtlichkeit durch Grafiken ergänzt. Die Kapitel 3 bis 6 zeigen die ermittelten Marktpreise – getrennt für die Erhebung über das Internet (Personenkraftwagen (Pkw), Geländewagen und Kleinbusse) 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 2022], im Unfallersatzgeschäft ist dagegen die Einteilung nach der Klassifikation von Schwacke [Schwacke 2017A] üblich.<sup>2</sup> 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

---

<sup>2</sup> 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.

wird häufig von Mietwagenanbietern als Beschreibungselement des Angebotes dem Kunden kommuniziert.

Die Analyse und Interpretation der ermittelten Daten in Kapitel 7 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. Wie im letzten Jahr liegen die telefonisch erhobenen Mietpreise durchschnittlich unterhalb der Internetpreise. Kapitel 7 vergleicht die beiden Erhebungen detailliert.

Die Einordnung der Ergebnisse im Vergleich zum Vorjahr und zu anderen Erhebungen ist in Kapitel 8 dargestellt.

Kapitel 9 widmet sich einer ausführlichen Analyse zur Preisentwicklung in den letzten fünf Jahren (2018 bis 2022).

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 nahekommt. 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 3 730 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 »vorgespield« 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 1, 3, 5 und 7 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 für Buchungen im Zeitraum vom 4. Januar bis 22. Dezember 2022 erhoben. Die Studie spiegelt

die Preise aus diesem 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.

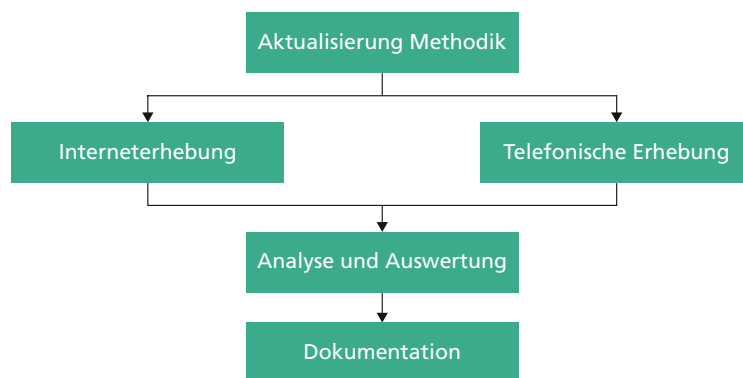


Abbildung 1: Vorgehen bei der Studiererstellung

### *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 5 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. Für die Jahre 2020 bis 2022 wurde der Preisverlauf über den Erhebungszeitraum betrachtet. 2022 wurden Fahrzeuge mit mehr als 5 Sitzplätzen (Kleinbusse) als separate Fahrzeugkategorie in die Studie aufgenommen.

### *Interneterhebung und telefonische Erhebung*

Die Methodik diente als Grundlage für die anonymen, deutschlandweiten Erhebungen über Telefon und Internet, die von Januar bis Dezember 2022 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 3 159 149 Einzelwerte der Erhebung über das Internet sowie 5 506 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: 1, 3, 5 und 7 Tage. Dies gilt sowohl für die Interneterhebung 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 4 und 9 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 450 und 2 000 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](http://www.gelbeseiten.de);
- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Das Telefonbuch« im Internet-Angebot unter [www.telefonbuch.de](http://www.telefonbuch.de);
- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Meine Stadt« im Internet-Angebot unter [www.meinestadt.de](http://www.meinestadt.de);

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

Nach einer ersten Qualitätssicherung konnte ein Datenpool von insgesamt 3 730 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 über den Erhebungszeitraum ein Netz von bundesweit 1 619 Anmietstationen auf (ohne Flughafen- und Sonderstationen).

Im Zuge der Durchführung der Interneterhebung wurde bei den erfassten 1 619 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 (261), Buchbinder (216), Budget (183), Enterprise (176), Europcar (372), Hertz (92) sowie Sixt (319).

Angebote von Handelsplattformen, die vor allem den Reise- und Urlaubsmarkt bedienen, wie [www.expedia.de](http://www.expedia.de), [www.opodo.de](http://www.opodo.de), [www.billiger-mietwagen.de](http://www.billiger-mietwagen.de), [www.mietwagenmarkt.de](http://www.mietwagenmarkt.de), [www.autoeurope.de](http://www.autoeurope.de) oder [www.holidayautos.de](http://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 Anmietenszenarios 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 Anmietenszenarien 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 Anmietenszenario angesetzt (s. o.). Alle über das Internet abgefragten Preise waren inklusive mindestens 150 Kilometer und Haftungsreduzierung (mit typischer Selbstbeteiligung von meist 450 bis 2 000 Euro).

Die Durchführung der Interneterhebung erfolgte für Buchungen im Zeitraum 4. Januar bis 22. Dezember 2022. Jede Anmietstation wurde in diesem Zeitraum mehrmals mit allen jeweils verfügbaren Fahrzeugen abgefragt. Insgesamt wurden im Rahmen der Interneterhebung 3 159 149 Einzelpreise von 1 619 Anmietstationen ermittelt. Angebote von Anmietstationen an Flughäfen oder von Sonderstationen z. B. für Militär, Kreuzfahrten oder zur Bereitstellung für Großunternehmen wurden in der Studie nicht berücksichtigt. Weiterhin flossen z. B. Angebote mit Fahrzeugtyp Transporter bzw. Lkw oder Angebote mit weniger als 150 Inklusiv-Kilometer nicht mit in die Auswertung ein. Zunehmend

werden auch E- oder Hybrid-Fahrzeuge angeboten, allerdings ist die Verfügbarkeit noch nicht ausreichend, um statistische relevante Durchschnittswerte zu ermitteln. Daher sind Angebote für E- und Hybrid-Fahrzeuge nicht in die Studie eingeflossen. Letztendlich wurden in der Analyse insgesamt 3 159 149 Daten verarbeitet, unterteilt in 2 511 284 Preisangaben für Pkw, 390 540 für Geländewagen und für 257 325 Kleinbusse.

Die Abbildung 2 zeigt die Verteilung der Anmietstationen auf die einstelligen Postleitzahlbereiche für Pkw, Geländewagen und Kleinbusse. Mittlerweile bieten fast alle Stationen alle drei betrachteten Fahrzeugkategorien an.

Anzahl Stationen

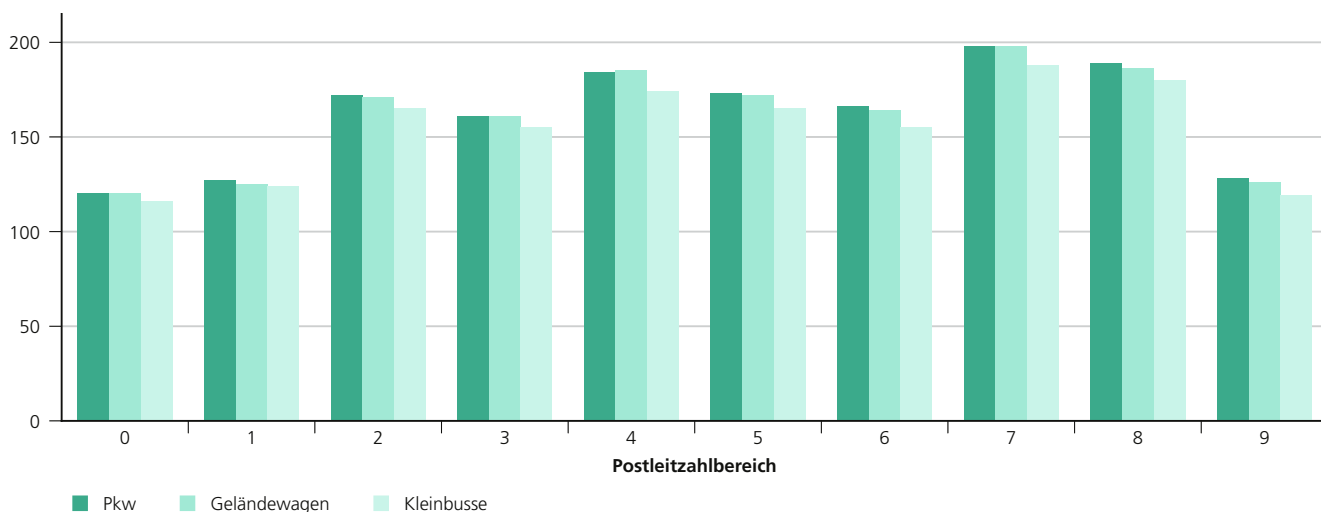


Abbildung 2: Interneterhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlbereichen

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 und 2 weiterhin nicht am Markt verfügbar waren, während Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 4 in diesem Jahr wieder angeboten wurden. Auffällig ist weiterhin, dass die Schwacke-Klasse 3 nur selten angeboten wurde und auch die Schwacke-Klasse 11 mit insgesamt weniger als 3 000 Angeboten deutlich seltener verfügbar war als im letzten Jahr. Im Vergleich zur hohen Anzahl von Angeboten in den mittleren Klassen war die Klasse 11 so selten, dass der

Balken in der Grafik nicht mehr zu erkennen ist. Wie im zweiten Halbjahr des Jahres 2021 handelt es sich bei den meisten Angeboten für die Fahrzeugklassen 10 und 11 um Angebote mit Vorkasse oder um unverbindliche Angebote. Diese Angebote werden entsprechend der Erhebungsmethodik (vgl. Kapitel 2) der Erhebung sowie zur Vergleichbarkeit der Preise nicht einbezogen. Damit spiegelt die geringe Anzahl der Angebote von Fahrzeugen in hohen Fahrzeugklassen die reale Verfügbarkeit der Fahrzeuge an den Stationen wider. Geländewagen sind weiterhin mit der breiten Klassenabdeckung der Vorjahre am Markt verfügbar. Es fällt zusätzlich auf, dass die regionale Verbreitung und Häufigkeit des Angebots

Anzahl Nennungen

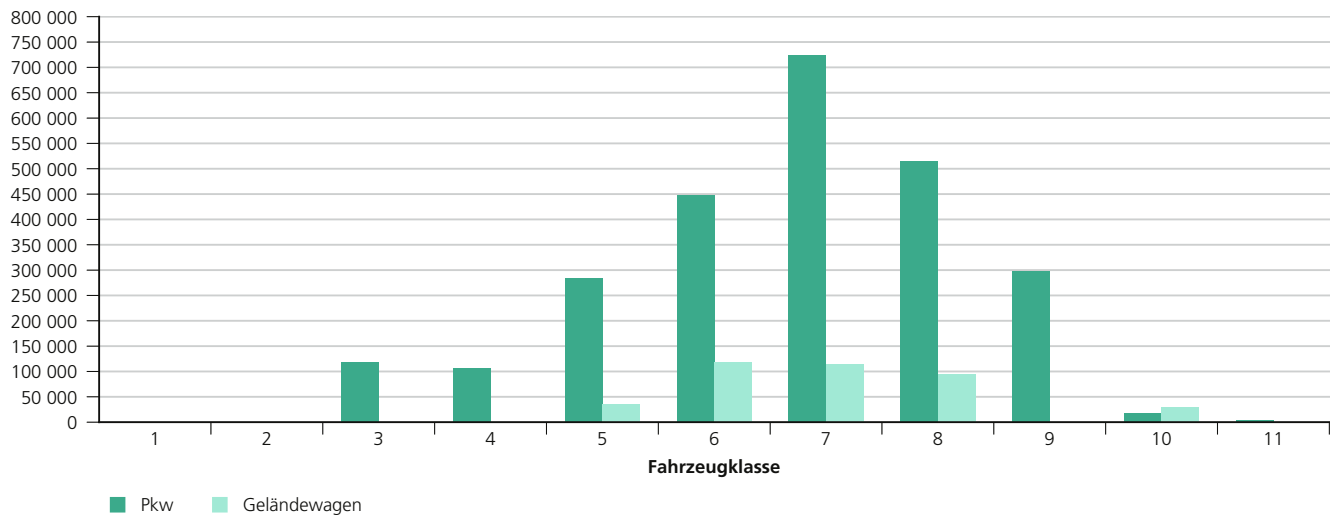


Abbildung 3: Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke – bundesweit

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 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

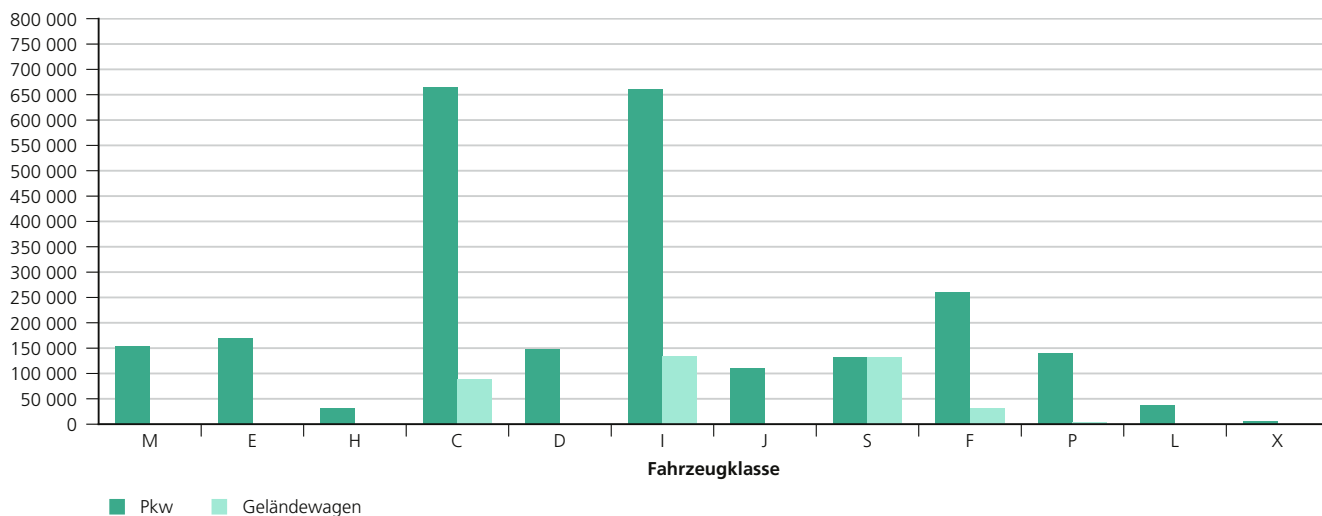


Abbildung 4: Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach ACRISS – bundesweit

- 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 5 506 Einzelpreise von 1 876 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

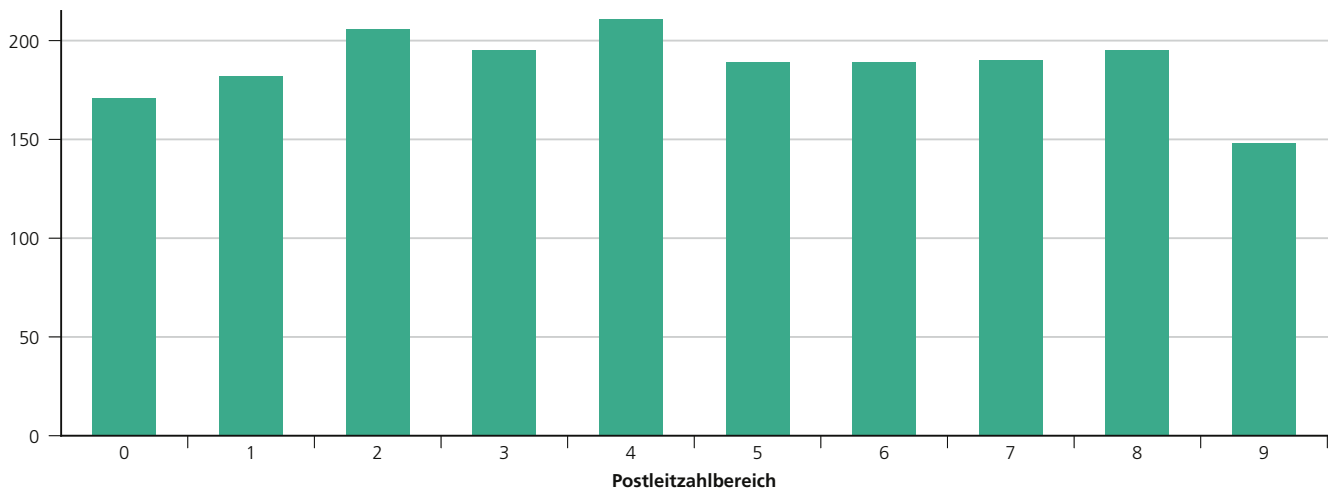


Abbildung 5: Telefonische Erhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlbereichen

### Anzahl Nennungen

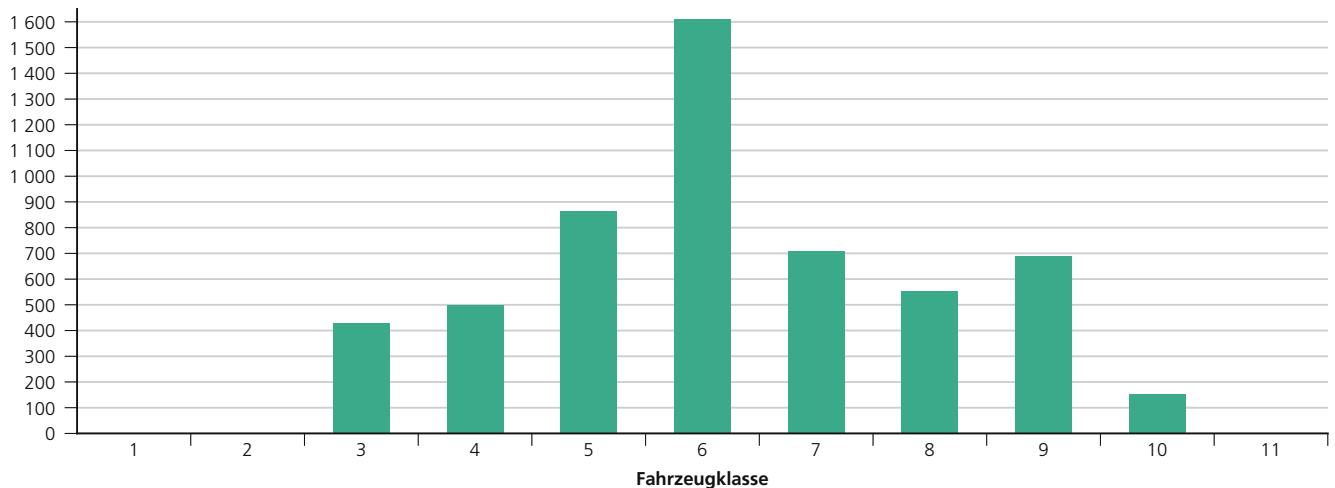


Abbildung 6: Telefonische Erhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke

### 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 3 730 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 abhängig von der Fahrzeugklasse und der Anmietdauer teilweise die großen Vermieter und teilweise die kleinen Vermieter günstiger sind. Im Kapitel 7 »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 Mietwagenklassendaten 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 Mietwagenklassendaten von Schwacke. Zugrunde liegen die Informatio-

nen 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 Daten-  
gruppen 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 kurz wiedergegeben werden:

- Innerhalb des Erfassungszeitraums wurden einige der Internetportale geändert. Dies erforderte eine Anpassung des individuellen Vorgehens für die Datenerfassung.
- 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.
- 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 konnte für alle Angebote eine Inklusivkilometer-Leistung von mindestens 150 Kilometern am Tag gewählt werden.
- 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 Marktpreispiegel Mietwagen Deutschland darstellt.
- Mietwagen der Schwacke-Klassen 1 und 2 wurden während des Erhebungszeitraums von keinem der sieben Anbieter angeboten.
- Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 10 und 11 wurden deutlich seltener als im letzten Jahr verbindlich angeboten. Sofern die Verbindlichkeit der Angebote nicht gewährleistet war, flossen die Angebote nicht in die Studie ein.
- Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 11 sind in vielen PLZ-Bereichen nicht oder nicht häufig verfügbar. Details der Verfügbarkeit in den PLZ-Gebieten können den jeweiligen Tabellen entnommen werden.
- Wie die Analyse des Preisverlaufs im Erhebungszeitraum in Kapitel 8.1 zeigt, sind die Mietpreise über den gesamten Erhebungszeit-

- raum dynamisch. Bis Juli steigen die Preise merklich an und fallen zum Jahresende wieder auf ein Preisniveau nahe der Ausgangspreise im Januar.
- Weiterhin haben viele Stationen mit einem geringen Fahrzeugbestand zu kämpfen und können daher nur weniger verbindlich Angebote machen.

### 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.
- Viele Stationen hatten nur eine geringe Auswahl an Fahrzeugen.
- Autohäuser vermieten vielfach nicht mehr frei, da die Fahrzeuge als Werkstatersatzfahrzeuge gebunden sind. Häufig hängt die mit Teilknappheit zusammen, die zu langen Reparaturzeiten und damit zu einer langen Bindung der Mietfahrzeuge führt.

- Fahrzeuge der Randklassen waren häufig nicht verfügbar.
- Bei vielen Vermietern – auch den großen Anbietern – manifestiert sich die konsequente Zusammenlegung der Klassen.
- Gerade bei der Anfrage der Preise für 5 und 7 Tage kam es immer wieder zu der Situation, dass diese Preise identisch waren.
- Die gehobenen Fahrzeugklassen sind nur noch bei wenigen Anbietern regelmäßig im Angebot.
- Immer häufiger verweisen die Anbieter auf die Online-Angebote und vermieten teilweise generell nicht mehr telefonisch.
- Viele Stationen sind zwischenzeitlich oder auch dauerhaft geschlossen.

### 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 ACRISS 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.

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

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

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 2022]. 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.

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.

## **2.6 Auswirkungen der geänderten Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH**

Dieses Kapitel stellt die Auswirkungen der Änderung der Klassifikationssystematik durch die Schwacke GmbH für die vorliegende Studie dar.

### **2.6.1 Hintergrund der Änderung der Klassifikationssystematik**

Seit Jahren wurden Fahrzeugmodelle von der Schwacke GmbH kontinuierlich höheren Mietwagenklassen zugeordnet. Dies hing damit zusammen, dass die Listenpreise der Fahrzeugmodelle

immer wieder gestiegen sind, während die Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH nicht an die steigenden Listenpreise der Fahrzeuge angepasst wurde. Über mehrere Jahre hinweg hat die Schwacke GmbH so die meisten Fahrzeugmodellen um eine oder mehrere Schwacke-Klassen höher eingestuft. Dies führte allgemein zu einer Verschiebung der Fahrzeuge in höhere Schwacke-Klassen und insbesondere dazu, dass mittlerweile keine Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 1 und 2 mehr verfügbar sind. Die letzte Ausgabe (2021) des Marktpreisspiegels Mietwagen Deutschland beschreibt diese Entwicklung und ihre Auswirkungen im Detail.<sup>3</sup>

Im Dezember 2022 hat die Schwacke GmbH die Mietwagenklassendaten basierend auf einer aktualisierten Klassifikationssystematik geändert und diese aktualisierten Mietwagenklassendaten in den jeweiligen Online-Portalen veröffentlicht. Mit der aktualisierten Klassifikationssystematik stuft die Schwacke GmbH einen Teil der Fahrzeuge nun wieder eine Klasse niedriger ein. Damit reagiert die Schwacke GmbH auf die Entwicklung der letzten Jahre, gleicht allerdings nur einen Teil der Verschiebung der letzten Jahre aus, so werden z. B. weiterhin kaum Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 1 und 2 produziert bzw. vermietet.

Zum Zeitpunkt der Erstellung der Studie hat die Schwacke GmbH die aktualisierte Mietwagenklassendaten für aktuell produzierte und kürzlich

---

<sup>3</sup> Vgl. Kapitel 2.5.4 der Ausgabe 2021 des Marktpreisspiegels Mietwagen Deutschland. Das entsprechende Kapitel ist in der kostenlos als PDF verfügbaren Zusammenfassung enthalten.

ausgelaufene Fahrzeugmodelle in den jeweiligen Systemen bereitgestellt. Ab Anfang des Jahres 2023 sollen laut Aussage der Schwacke GmbH auch die Mietwagenklassendaten für Fahrzeuge mit früherem Produktionsende basierend auf der neuen Klassifikationssystematik aktualisiert werden.

Zur Bewertung von Anmietungen ab 2023 stehen damit ausschließlich Mietwagenklassendaten nach neuer Klassifikationssystematik zur Verfügung. Daher wurden die Auswertungen der vorliegenden Studie vollständig auf Basis der aktualisierten Mietwagenklassendaten vorgenommen.

### 2.6.2 Verschiebung von Fahrzeugen in niedrigere Fahrzeugklassen

Von der geänderten Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH sind ca. ein Drittel der erhobenen Angebote betroffen. Bei diesen Angeboten wurden die Fahrzeuge von der Schwacke GmbH je eine Klasse niedriger eingestuft als zuvor. Dadurch fällt z. B. ein Fahrzeug, das basierend auf den bisherigen Mietwagenklassendaten in Schwacke-Klasse 7 eingestuft worden wäre, nun in Schwacke-Klasse 6. Damit werden alle Angebote für das Fahrzeug der Schwacke-Klasse 6 zugeordnet und fließen damit in den Mittelwert der Schwacke-Klasse 6 ein.

Zukünftige Ermittlungen der Schwacke-Klasse basieren auf den aktualisierten Mietwagenklassendaten, damit wird das beispielhafte Fahrzeug bei allen zukünftigen Ermittlungen der Mietwagenpreise der Schwacke-Klasse 6 zugeordnet.

Da die vorliegende Studie die aktualisierten Mietwagenklassendaten als Basis nutzt, wird dies automatisch berücksichtigt und die Werte der vorliegenden Studie können genutzt werden, ohne bei der Ermittlung der Mietwagenpreise eine mögliche Klassenänderung des betreffenden Fahrzeugs prüfen zu müssen.

### 2.6.3 Veränderte Verfügbarkeit von Angeboten in den Schwacke-Klassen

Abbildung 7 zeigt, wie sich die Angebotszahl für Pkw und Geländewagen durch die Veränderung in den Mietwagenklassendaten verschoben hat. Besonders auffällig sind dabei folgende Veränderungen:

- Pkw der Schwacke-Klassen 4 bis 6 sind durch die Veränderung deutlich häufiger vertreten. Besonders stark ist die Änderung in der Schwacke-Klasse 4, die nun wieder gut verfügbar ist.
- Die Anzahl der Angebote für Pkw der Schwacke-Klassen 7, 8 und 9 hat zugunsten der niedrigeren Klassen abgenommen.
- Geländewagen der Schwacke-Klasse 6 sind deutlich häufiger vertreten.
- Auf die Verfügbarkeit von Pkw der Schwacke-Klasse 3 und Geländewagen der Schwacke-Klasse 10 im Rahmen der Studie hatte die Änderung der Klassifikationssystematik keinen Einfluss, da kein angebotenes Fahrzeug der jeweiligen Schwacke-Klassen von der Anpassung betroffen war.
- Angebote für die Schwacke-Klassen 1 und 2 gibt es weiterhin nicht.

## Anzahl Nennungen

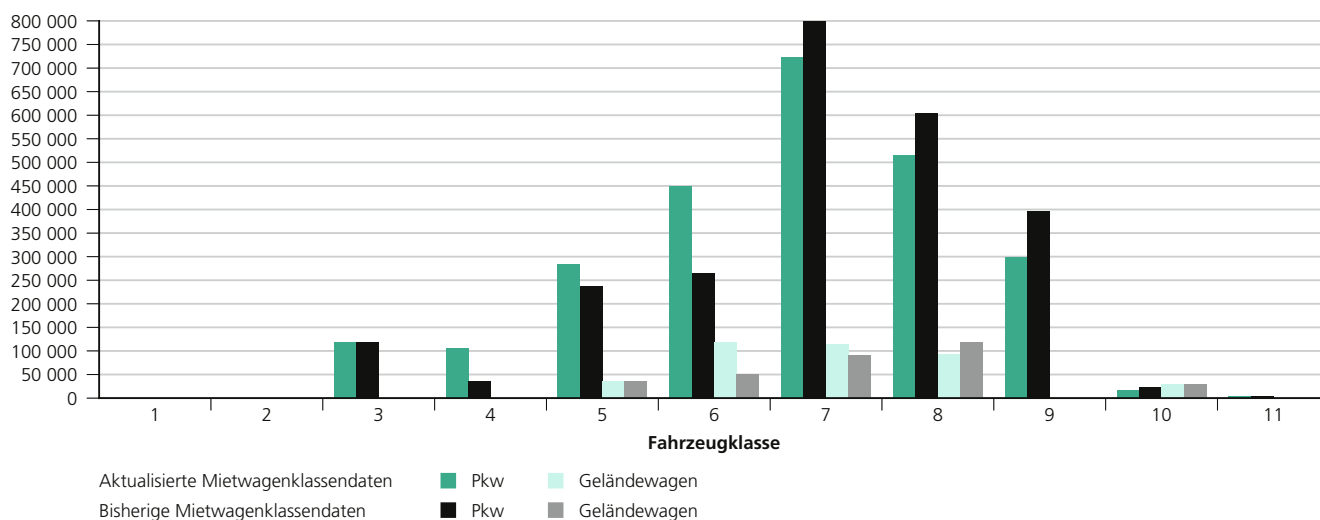


Abbildung 7: Vergleich der Verteilung der Angebote auf die Schwacke-Klassen nach bisheriger und aktueller Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH

In Summe ist eine Verschiebung hin zu mehr Angeboten in niedrigen Schwacke-Klassen zu beobachten, ohne dabei aber die Verfügbarkeit von Fahrzeugen in den Schwacke-Klassen 1 und 2 zu ändern.<sup>4</sup> Weiterhin gilt, wie in den letzten Jahren, dass nur sehr wenige aktuell produzierte Fahrzeugmodelle in diese Schwacke-Klassen fal-

len. Zusätzlich handelt es sich bei den Fahrzeugmodellen der Schwacke-Klassen 1 und 2 nicht um Fahrzeuge, die üblicherweise vermietet werden. Auch in den aktualisierten Mietwagenklassendaten werden nur einzelne Ausführungsvarianten der Fahrzeugmodelle der Schwacke-Klasse 1 zugeordnet. Unter Berücksichtigung aller üblichen Ausführungsvarianten eines Modells kann aktuell kein Fahrzeugmodell der Schwacke-Klasse 1 zugeordnet werden. Der Schwacke-Klasse 2 sind aktuell genau drei Fahrzeugmodelle zuzuordnen, die allerdings alle nicht online vermietet wurden.

<sup>4</sup> Die Verfügbarkeit der Fahrzeugklassen 1 und 2 wurde in der letzten Ausgabe des Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland ausführlich behandelt. Die entsprechenden Texte sind in der kostenlos als PDF verfügbaren Zusammenfassung der Studie enthalten.

Auch im Rahmen der telefonischen Erhebung ist zu beobachten, dass Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 1 und 2 nicht verfügbar sind. Dies gilt auch unter Einbeziehung der kleinen Anbieter. Trotz intensiver Bemühungen um Angebote in diesen Schwacke-Klassen war auch in der telefonischen Erhebung kein ausreichendes Marktangebot vorhanden. Konkret wurde in mehr als tausend Telefonaten gezielt nach vergleichbaren Fahrzeugen gefragt, dennoch waren über den gesamten Erhebungszeitraum nur in 20 Fällen Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 2 und keine Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 1 zur Vermietung angeboten. Daher muss davon ausgegangen werden, dass Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 1 und 2 üblicherweise nicht vermietet werden. Aus diesem Grund war für diese Schwacke-Klassen keine Auswertung möglich.

## 2.6.4 Veränderung der durchschnittlichen Mietwagenpreise der Schwacke-Klassen

Abbildung 8 stellt den Preisvergleich der jeweiligen Schwacke-Klassen nach den aktualisierten und nach den bisherigen Mietwagenklassendaten der Schwacke GmbH dar. Die Preisunterschiede ergeben sich dadurch, dass durch die Änderung der Mietwagenklassendaten unterschiedliche Fahrzeuge in die jeweilige Schwacke-Klasse fallen. Durch die Auswertung mit den aktualisierten Mietwagenklassendaten ist sichergestellt, dass bei zukünftigen Preisermittlungen die Schwacke-Klasse in der vorliegenden Studie mit der Schwacke-Klasse des betrachteten Fahrzeugs übereinstimmt.

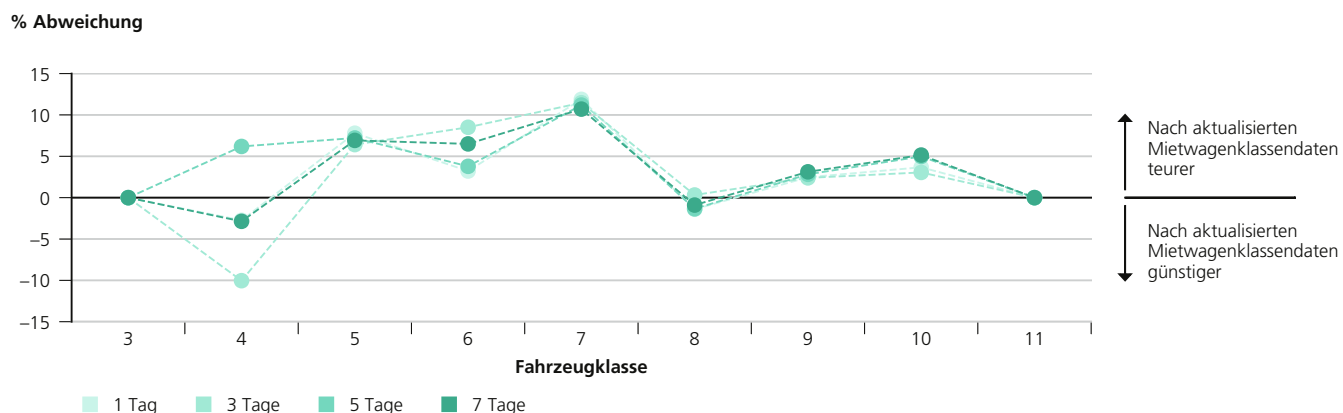


Abbildung 8: Veränderung der durchschnittlichen Mietwagenpreise der Schwacke-Klassen durch die geänderte Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH



Veränderte Preise sind nicht als Preissteigerungen bei der Vermietung zu deuten, sondern resultieren aus der unterschiedlichen Fahrzeugzusammensetzung innerhalb der Schwacke-Klassen: Es werden nun höherwertige Fahrzeuge der jeweiligen Schwacke-Klasse zugerechnet und niederwertigere Fahrzeuge werden einer niedrigeren Schwacke-Klasse zugeordnet. Da der Mietpreis meist mit dem Listenpreis der Fahrzeuge korreliert (der ein wichtiges Klassifikationskriterium der Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH darstellt), führt dies in den meisten Fällen dazu, dass Fahrzeuge mit höheren Mietpreisen in die Schwacke-Klasse aufgenommen werden, während Fahrzeuge mit niedrigeren Mietpreisen eine Schwacke-Klasse tiefer eingruppiert werden.

Wie zu erwarten, steigen die Preise in den meisten Schwacke-Klassen etwas an. Abhängig von der jeweiligen Schwacke-Klasse ist diese Entwicklung aber nicht vollständig konsistent. In den Schwacke-Klassen 3 und 11 verändern sich die erhobenen Mietpreise z. B. nicht, da kein angebotenes Fahrzeug dieser Schwacke-Klassen von der Aktualisierung der Mietwagenklassendaten betroffen war und bei Fahrzeugen der Schwacke-Klasse 4 liegen die durchschnittlichen Mietpreise nach der aktualisierten Klassifikationssystematik für 1, 3 und 7 Tage sogar unterhalb der durchschnittlichen Mietpreise auf Basis der bisherigen Klassifikationssystematik.

## 2.6.5 Einfluss auf die Vergleichbarkeit zu Vorjahrespreisen

Auch unabhängig von einer Änderung der Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH birgt ein direkter Vergleich der Mietpreise der Schwacke-Klassen zum Vorjahr immer eine gewisse Ungenauigkeit. Von Jahr zu Jahr ändert sich die Zusammensetzung der Fahrzeuge innerhalb einer Schwacke-Klasse je nach Entwicklung der Listenpreise der Fahrzeuge teilweise merklich. Fällt z. B. ein häufig in der Vermietung angebotenes Fahrzeug, wie der VW Golf oder der Skoda Octavia, durch veränderte Listenpreise in eine andere Schwacke-Klasse, so hat allein dies schon einen merklichen Einfluss auf die durchschnittlichen Mietpreise der betroffenen Schwacke-Klassen.

Der Einfluss der Aktualisierung der Mietwagenklassendaten der Schwacke GmbH ist größer als die Veränderung durch steigende Listenpreise, die wir in den letzten Jahren feststellen konnten, dennoch bleibt die Veränderung in einem Rahmen, der weiterhin einen sinnvollen Vergleich zu den Vorjahrespreisen ermöglicht.

Abbildung 9 veranschaulicht den Preisvergleich zum Vorjahr separat für eine Auswertung nach den aktualisierten Mietwagenklassendaten (grün) bzw. bisherigen Mietwagenklassendaten (grau) und stellt insofern eine Erweiterung der Abbildung 24 (vgl. Kapitel 8.2) dar. Die Einteilung der angebotenen Fahrzeuge in die jeweiligen Schwacke-Klassen basierte im Vorjahr noch auf den bisherigen Mietwagenklassendaten, daher ergibt der Vergleich zwischen den Werten aus dem Jahr 2021 und den Werten aus dem Jahr

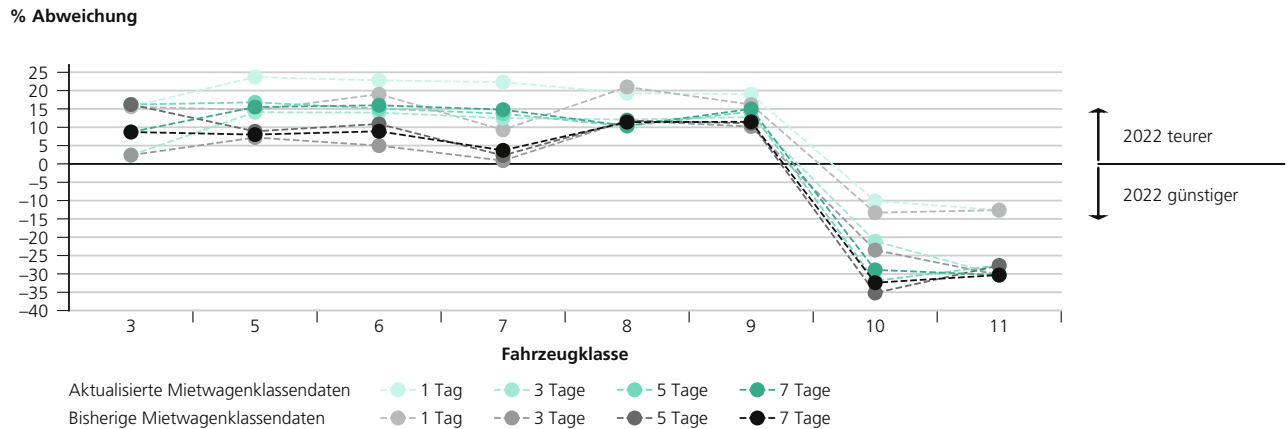


Abbildung 9: Auswirkung der geänderten Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH auf die prozentuale Abweichung zwischen 2022 und 2021

2022 in der Auswertung nach den bisherigen Mietwagenklassendaten Sinn. Hier ist zu beobachten, dass die Preise der Schwacke-Klassen 5 bis 9 basierend auf den aktualisierten Mietwagenklassendaten um ca. 15 Prozent angestiegen sind, während die Mietpreise der gleichen Schwacke-Klassen basierend auf den bisherigen Mietwagenklassendaten um durchschnittlich 10 Prozent angestiegen sind.

Anhand der Auswertung lässt sich feststellen, dass die Mietpreise vergleichbarer Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr um ungefähr 10 Prozent gestiegen sind, während der durchschnittliche Mietpreis der Schwacke-Klasse um ungefähr 15 Prozent gestiegen ist, was vor allem darauf zurückzuführen ist, dass nun höherwertige Fahrzeuge der Schwacke-Klasse zugeordnet werden.

## 2.6.6 Wichtige Fragen und Antworten zu den Auswirkungen der geänderten Klassifikationssystematik

In diesem Abschnitt werden einige naheliegende Fragen zur geänderten Klassifikationssystematik kurz und knapp beantwortet.

- Warum werden Mietwagenpreise der vorliegenden Studie auf Basis der die aktualisierten Mietwagenklassendaten der Schwacke GmbH ausgewertet?
  - Ab 2023 beruhen Abfrage der Schwacke-Klassen für alle Fahrzeuge auf den aktualisierten Mietwagenklassendaten. Dies ist unabhängig vom Baujahr oder dem Zeitpunkt der Anmietung des Fahrzeugs.

- Durch die Nutzung der aktualisierten Mietwagenklassendaten in der vorliegenden Studie passt der Wert der ermittelten Schwacke-Klasse eines betrachteten Fahrzeugs zu den angebotenen Fahrzeugen in der Studie.
- Müssten die Mietangebote aus dem Jahr 2022 nicht auf Basis der bisherigen Mietwagenklassendaten bewertet werden?
  - Die Klassifikation der Fahrzeuge erfolgt durch Schwacke immer anhand der aktuellen Mietwagenklassendaten. Dabei ist die Klassifikation zum Zeitpunkt der Anmietung oder des Fahrzeugkaufs für die Ermittlung der aktuellen Klasse irrelevant. Um eine Vergleichbarkeit zu gewähren, sollten auch die Ermittlung der durchschnittlichen Mietpreise auf Basis der aktuellsten verfügbaren Mietwagenklassendaten erfolgen.
- Welchen Einfluss hat die geänderte Klassifikationssystematik auf die Erhebung?
  - Die geänderte Klassifikationssystematik führt dazu, dass mehr Angebote den Schwacke-Klassen 4 bis 6 und weniger Angebote den Schwacke-Klassen 7 bis 9 zugeordnet wurden.
  - Durch die geänderte Klassifikationssystematik fallen tendenziell höherwertige Fahrzeuge in die jeweilige Schwacke-Klasse, was in den meisten Fällen zu leicht steigenden Preisen der Schwacke-Klasse führt.
- Warum sind weiter keine Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 1 und 2 verfügbar?
  - Durch die Änderung in der Klassifikationssystematik wurde ca. ein Drittel der Angebote eine Klasse niedriger eingestuft. Betroffen davon waren Fahrzeuge in den Schwacke-Klassen 4 bis 10. An der Verfügbarkeit von Fahrzeugen der Schwacke-Klassen 1 bis 3 hat sich durch die neuen Mietwagenklassendaten nichts geändert.
  - Basierend auf den aktuellen Mietwagenklassendaten gibt es insgesamt kaum aktuell produzierte Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 1 und 2. Zu den Fahrzeugen, die prinzipiell in diesen Schwacke-Klassen produziert werden, waren keine Mietangebote verfügbar, daher sind die Schwacke-Klassen 1 und 2 weiterhin nicht in der Studie enthalten.
- Ab wann gelten die aktualisierten Mietwagenklassendaten und für welche Fahrzeuge?
  - Laut Aussage der Schwacke GmbH wurden die Mietwagenklassendaten für aktuell produzierte und kürzlich ausgelaufene Fahrzeuge im Dezember 2022 aktualisiert.
  - Für Fahrzeuge mit früherem Produktionsende erfolgt die Aktualisierung laut Aussage der Schwacke GmbH Anfang 2023.
  - Die Aktualisierung ist laut Schwacke GmbH für alle Systeme gültig, die aktuelle Schwacke-Daten beziehen. Da unseres Wissens nur noch ein Online-Zugriff auf die Daten möglich ist, ist die Aktualisierung damit für alle zukünftigen Abfragen der Schwacke-Klasse gültig.

# 7 Auswertungen und Interpretation der Ergebnisse

## 7.1 Vergleich der Anbietergruppen bei telefonischer Erhebung

Die Daten der telefonischen Erhebung wurden für zwei Vergleichsgruppen getrennt ausgewertet: Die erste Gruppe besteht aus den Anbietern, die auch eine verbindliche Internetbuchung ermöglichen (Avis, Buchbinder, Budget, Enterprise, Europcar, Hertz und Sixt), die zweite Gruppe besteht aus den sonstigen Anbietern.

Ziel der Auswertung ist es, das Verhältnis der telefonisch ermittelten Preise der oben genann-

ten Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit zu den sonstigen Anbietern zu ermitteln.

Das Ergebnis des Vergleichs für die bundesweiten Durchschnittswerte ist in der folgenden Tabelle sowie in der Grafik dargestellt. Tabelle 14 gibt jeweils die Anzahl der Nennungen und die Mittelwerte an und zeigt die Differenz der beiden Mittelwerte in Prozent bezogen auf die sonstigen Anbieter.

Eine Abweichung von 14,1 Prozent (Klasse 3, 5 Tage) bedeutet beispielsweise, dass die Anbie-

Tabelle 14: Telefonische Erhebung: Vergleich der Durchschnittswerte von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern

Klasse	1 Tag					3 Tage					5 Tage					7 Tage				
	Internet-anbieter		sonstige Anbieter		Abweichung der Mittelwerte (Internetanbieter/sonstige)	Internet-anbieter		sonstige Anbieter		Abweichung der Mittelwerte (Internetanbieter/sonstige)	Internet-anbieter		sonstige Anbieter		Abweichung der Mittelwerte (Internetanbieter/sonstige)	Internet-anbieter		sonstige Anbieter		Abweichung der Mittelwerte (Internetanbieter/sonstige)
	Nennungen telefonisch	Mittelwert telefonisch	Nennungen telefonisch	Mittelwert telefonisch		Nennungen telefonisch	Mittelwert telefonisch	Nennungen telefonisch	Mittelwert telefonisch		Nennungen telefonisch	Mittelwert telefonisch	Nennungen telefonisch	Mittelwert telefonisch		Nennungen telefonisch	Mittelwert telefonisch	Nennungen telefonisch	Mittelwert telefonisch	
3	67		37		39,1%	60		32		-3,2%	81		46		14,1%	70		35		0,6%
4	76		61		38,6%	44		40		-10,1%	85		56		3,7%	84		53		-9,1%
5	142		87		33,4%	100		81		-10,5%	127		90		7,0%	157		79		-1,3%
6	235		191		36,0%	177		153		-12,4%	241		178		7,7%	281		155		-1,8%
7	101		93		35,4%	76		48		-3,9%	121		92		6,7%	102		76		-4,0%
8	101		36		30,8%	67		31		5,6%	120		54		12,3%	100		46		-9,0%
9	133		39		7,7%	102		25		2,7%	147		47		10,0%	143		52		0,1%
10	21		7		14,4%	18		9		-15,8%	34		11		-13,7%	39		14		-10,8%

Alle Preise in Euro, inklusive der marktüblichen Haftungsreduzierung und Umsatzsteuer. Für die Schwacke-Klassen 1 und 2 gab es 2022 keine bzw. keine ausreichende Anzahl Angebote am Markt. Details siehe Kapitel 2.6.3. Klasseneinteilung basierend auf den im Dezember 2022 aktualisierten Mietwagenklassendaten nach neuer Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH. Details siehe Kapitel 2.6.

ter, die auch Internetbuchungen ermöglichen, für die Mietkonstellation um durchschnittlich 14,1 Prozent teurer sind als die sonstigen Anbieter. Eine negative Prozentzahl bedeutet, dass die Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit günstiger bzw. die sonstigen Anbieter teurer sind. Alle Werte betreffen ausschließlich die telefonischen Preiserhebungen.

Für die Anmietdauern von 1 Tag und 5 Tagen ist die Anmietung bei Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit über fast alle Mietwagenklassen hinweg teurer als bei Anbietern ohne

Internetbuchungsmöglichkeit. Bei den Anmietdauern 3 und 7 Tage ist die Anmietung der meisten Fahrzeugklassen bei Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit etwas günstiger.

#### % Abweichung

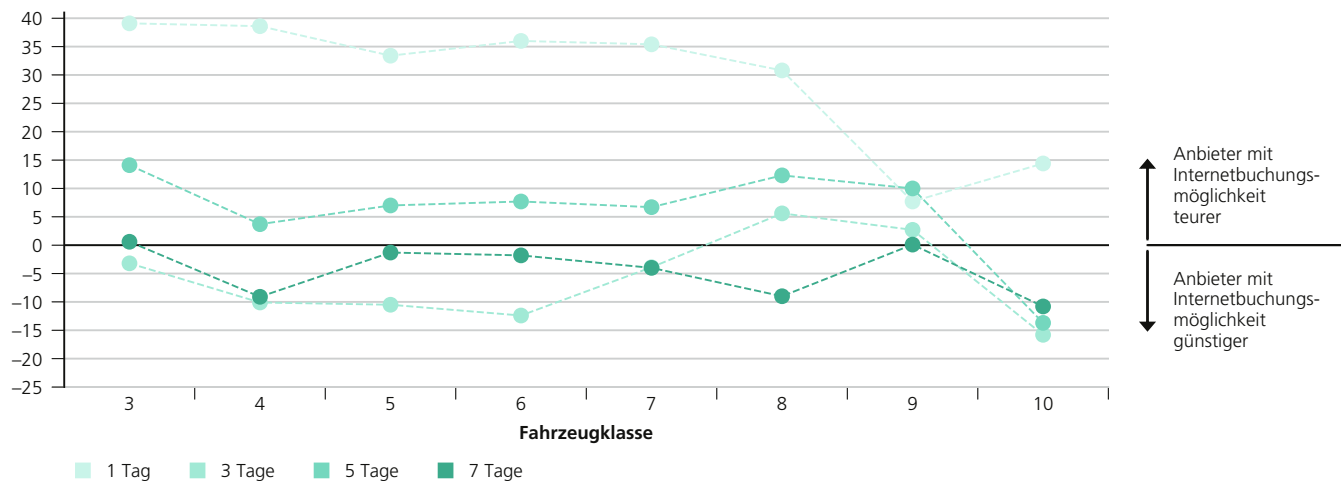


Abbildung 18: Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung der Durchschnittswerte von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern

## 7.2 Vergleich zwischen telefonischer Erhebung und Interneterhebung

Die folgende Auswertung stellt die Werte der telefonischen Erhebung (alle Anbietergruppen) und die Werte der Interneterhebung gegenüber. Ziel ist es, für die bundesweiten Auswertungen die Frage zu beantworten, über welches Medium – Internet oder Telefon – im Durchschnitt günstiger angemietet wird.

Bei einer Anmietdauer von 7 Tagen unterscheiden sich die durchschnittlichen Mietpreise der meisten Fahrzeugklassen nur marginal nach der Quelle der Erhebung. Die einzige Ausnahme bil-

den hier die Fahrzeugklassen 9 und 10, für die der durchschnittliche Internetpreis niedriger liegt.

Für die Anmietdauern 1 Tag und 3 Tage liegen die Durchschnittspreise im telefonischen Mietmarkt deutlich unterhalb der Durchschnittspreise im Internetmarkt. Auch hier bilden die Klassen 9 und 10 mit günstigeren Internetpreisen eine Sonderstellung.

Auch die Anmietdauer von 5 Tagen ist telefonisch für die meisten Fahrzeugklassen günstiger, allerdings ist der Preisunterschied deutlich geringer als bei den kürzeren Anmietdauern.

Tabelle 15: Vergleich zwischen telefonischer Erhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit

Klasse	1 Tag			3 Tage			5 Tage			7 Tage		
	Mittelwert telefonisch	Mittelwert Internet	Abweichung (Internet/telefonisch)	Mittelwert telefonisch	Mittelwert Internet	Abweichung (Internet/telefonisch)	Mittelwert telefonisch	Mittelwert Internet	Abweichung (Internet/telefonisch)	Mittelwert telefonisch	Mittelwert Internet	Abweichung (Internet/telefonisch)
3			12,8%			24,7%			10,6%			2,1%
4			22,4%			13,2%			2,1%			-2,6%
5			20,1%			21,5%			6,2%			0,2%
6			23,1%			21,1%			7,1%			-0,8%
7			24,2%			18,0%			9,1%			1,8%
8			11,7%			8,7%			0,4%			-3,3%
9			-0,2%			13,7%			-3,4%			-6,5%
10			-13,7%			-14,1%			-21,2%			-18,2%

Alle Preise in Euro, inklusive der marktüblichen Haftungsreduzierung und Umsatzsteuer. Für die Schwache-Klassen 1 und 2 gab es 2022 keine bzw. keine ausreichende Anzahl Angebote am Markt. Details siehe Kapitel 2.6.3. Klasseneinteilung basierend auf den im Dezember 2022 aktualisierten Mietwagenklassendaten nach neuer Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH. Details siehe Kapitel 2.6.

Abbildung 19: Vergleich Mittelwerte für telefonische Erhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit

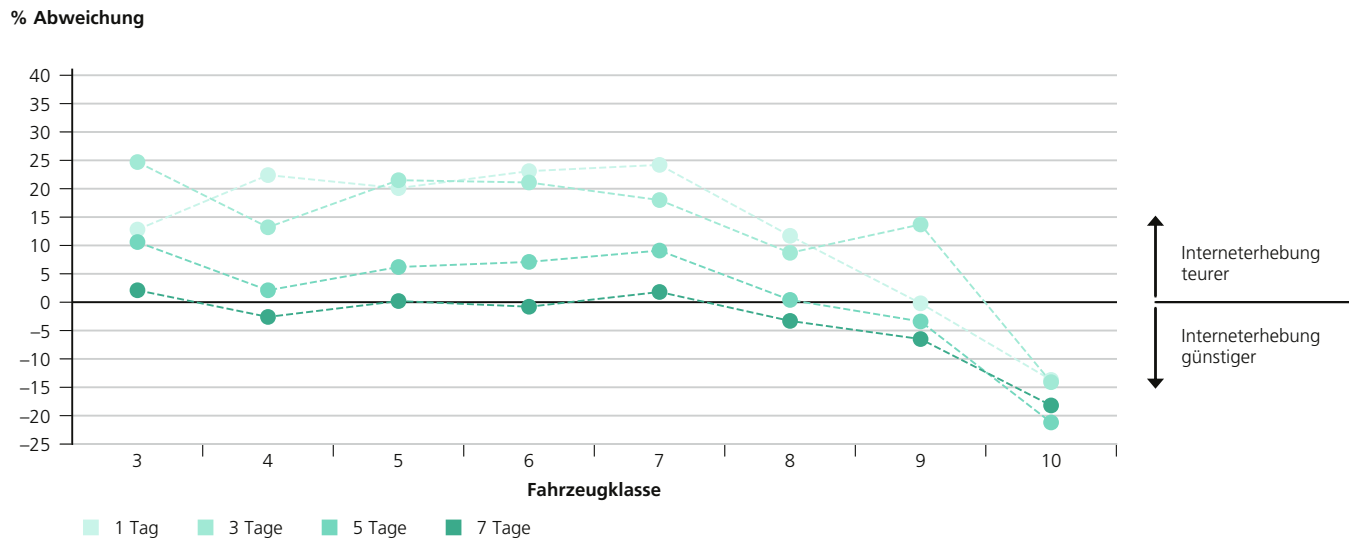


Abbildung 20: Prozentuale Abweichung zwischen telefonischer Erhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit

Die genauen Werte sind in der folgenden Tabelle und den Abbildungen dargestellt. In Abwägung aller genannten Faktoren ist auch in diesem Jahr nicht davon auszugehen, dass das Internet als Sondermarkt mit grundsätzlich günstigeren Preisen einzustufen ist. Welcher Markt günstiger ist, hängt von der jeweiligen Klasse und Anmietdauer.

Abbildung 21 vergleicht die Angebote von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit nach der Datenquelle (Telefon bzw. Internet). In diesem Jahr ist nur für die Anmietdauer von 1 Tag ein deutlicher Unterschied zu erkennen, hier ist die telefonische Buchung in den kleinen und mittleren Fahrzeugklassen durchschnittlich

ca. 25 Prozent günstiger als die Buchung im Internet. Für alle anderen Mietdauern sind die Preisunterschiede deutlich geringer. Tendenziell sind aber auch hier die Buchungen per Internet etwas teurer.

Die Anmietung der gehobenen Fahrzeuge der Fahrzeugklassen 9 und 10 sind im Gegensatz zur Anmietung der niedrigeren Fahrzeugklassen durchschnittlich meist per Internet günstiger.

In keiner der Auswertungen lässt sich ein stringenter Unterschied zwischen Internet- und Telefonangeboten erkennen. Daher ist nicht davon auszugehen, dass es sich um unterschiedliche Märkte handelt.

**% Abweichung**

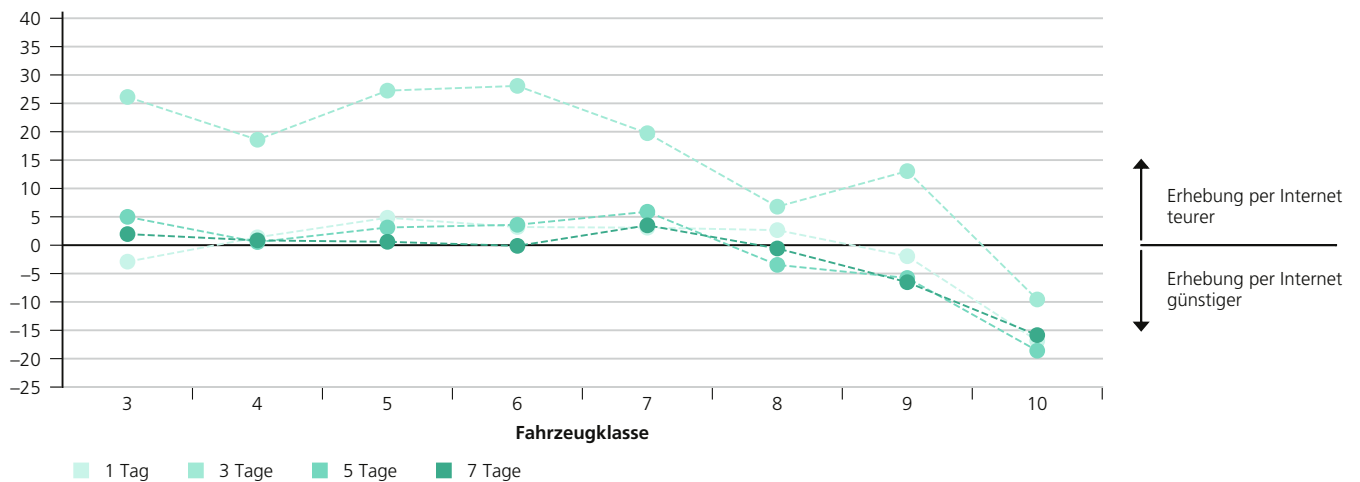


Abbildung 21: Vergleich Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit, Aufnahme per Telefon bzw. Internet



### 7.3 Preisschwankungen zwischen Postleitzahlbereichen

Um einen beispielhaften Überblick bezüglich der Abweichungen von Mittelwerten zwischen den einzelnen Postleitzahlbereichen zu gewinnen, wurde die folgende Abbildung erstellt. Sie zeigt die Mittelwerte für die 95 zweistelligen Postleitzahlbereiche anhand eines beispielhaften Fahrzeuges der Schwacke-Klasse 5, das für 3 Tage

angemietet wurde. Zusätzlich zu den Mittelwerten sind die Werte für (Mittelwert  $\pm$  Standardabweichung) eingezeichnet. Bei einer normalverteilten Grundgesamtheit liegen 68,3 Prozent der Einzelwerte innerhalb dieses Korridors.

Die Grafik zeigt, dass zwischen den einzelnen Postleitzahlbereichen keine großen Unterschiede bezüglich der Mittelwerte bestehen.

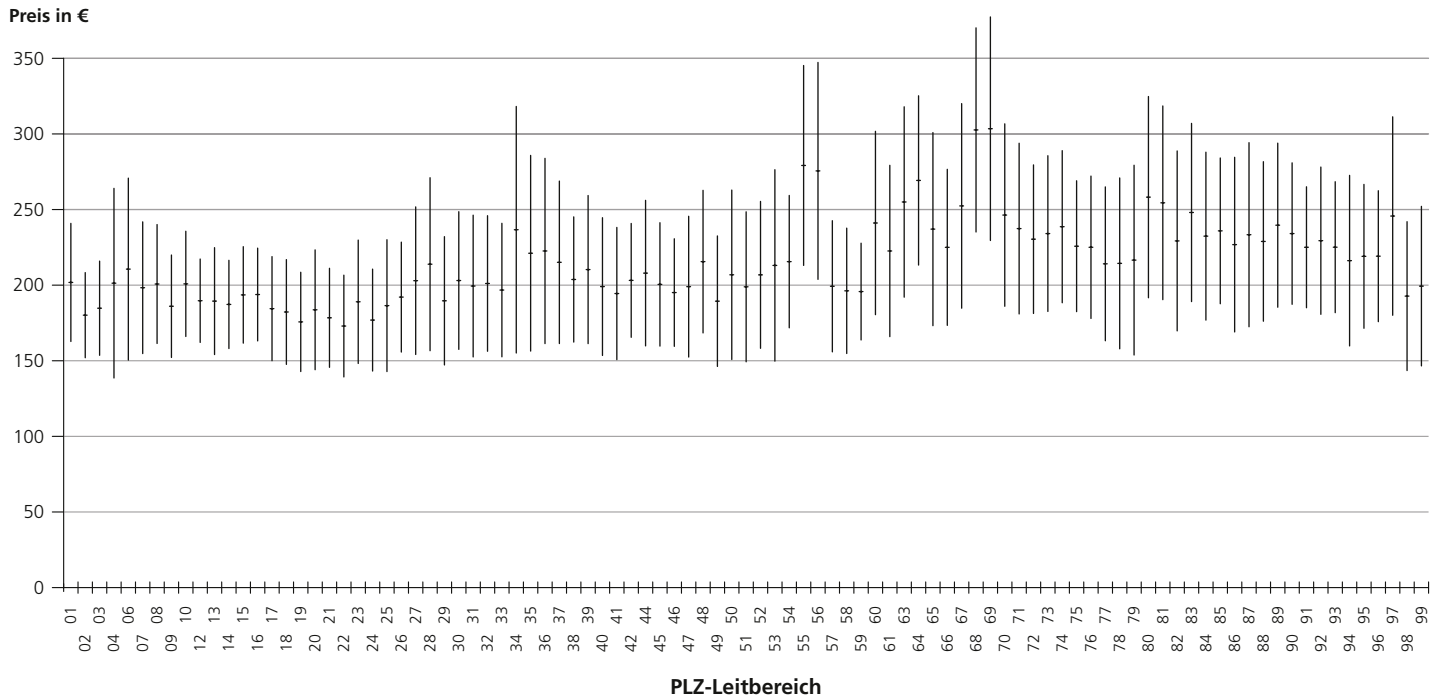


Abbildung 22: Beispiel – Mittelwert  $\pm$  Standardabweichung für Fahrzeuge der Klasse 5, Anmietdauer 3 Tage, Interneterhebung – Pkw, zweistellige PLZ-Bereiche

## 8 Einordnung der Ergebnisse im Vergleich

### 8.1 Preisverlauf im Erhebungszeitraum

Wie bereits in den letzten beiden Jahren war auch 2022 eine große Marktdynamik mit Preisveränderungen im Jahresverlauf zu beobachten. Im Gegensatz zu den letzten Jahren pendelten sich 2022 die Preise zum Ende des Jahres wieder auf einem ähnlichen Preisniveau wie am Jahresanfang ein.

Um der Marktdynamik gerecht zu werden und umfangreiche Informationen zur Preisentwicklung darstellen zu können, umfasst der Erhebungszeitraum fast das gesamte Kalenderjahr 2022 (Buchungen im Zeitraum 4. Januar bis 22. Dezember 2022).

Abbildung 23 zeigt, wie sich die durchschnittlichen Mietwagenpreise aller Klassen im Jahresverlauf verändert haben. Dargestellt sind die

% Abweichung vom Mittelwert

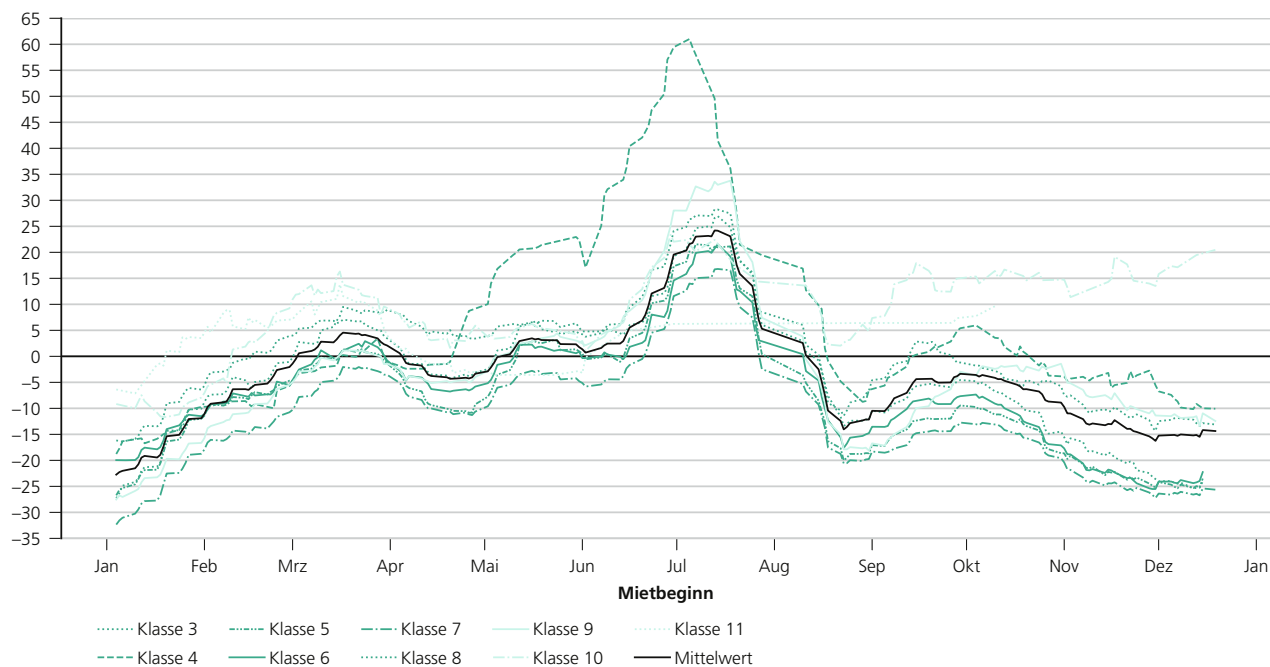


Abbildung 23: Prozentuale Abweichung des gleitenden Durchschnitts der Mietpreise vom jeweiligen Gesamt-Mittelwert, Pkw – Internet

prozentualen Abweichungen des gleitenden Durchschnitts ( $\pm 7$  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  $\pm 7$  Erhebungstage) in der jeweiligen Fahrzeugklasse. Die hier dargestellten Werte basieren ausschließlich auf Anmietungen außerhalb der Schulferien im jeweiligen Bundesland.

Ein Wert von ca. 20 Prozent bei für den Mittelwert zu Beginn des Julis bedeutet, dass der durchschnittliche Mietpreis im entsprechenden Zeitraum ca. 20 Prozent höher lag als der über den gesamten Erhebungszeitraum gemittelte Mietpreis.

Die Preisentwicklung der meisten Fahrzeugklassen ist sehr ähnlich zur durchschnittlichen Preisentwicklung. Neben der Fahrzeugklasse 4, die besonders starke Schwankungen aufweist, weichen nur die Fahrzeugklassen 10 und 11 merklich vom Durchschnitt ab, was in diesen Fällen auch mit der geringen Angebotszahl zusammenhängt.

Das durchschnittliche Preisniveau am Ende des Jahres lag gut 5 Prozent oberhalb der Preise zum Jahresanfang. Vor allem in den Sommermonaten lagen die Durchschnittspreise der Fahrzeuge deutlich höher als im Jahresmittel. Wichtig ist hierbei zu beachten, dass in diese Auswertung – genau

wie in die gesamte Studie – keine Mietpreise von Anmietungen innerhalb von Schulferien oder Feiertagen im jeweiligen Bundesland der Anmietstation eingeflossen sind.

## 8.2 Vergleich der Interneterhebung 2022 mit 2021

### Wichtiger Hinweis

Der Vergleich der durchschnittlichen Mietpreise des Jahres 2022 mit den Vorjahren wird durch die Änderung der Klassifikations-systematik der Schwacke GmbH beeinflusst. Durch die geänderte Klassifikationssystematik fallen höherwertige Fahrzeuge in niedrigere Schwacke-Klassen als zuvor. Dies führt in den meisten Schwacke-Klassen zu etwas höheren durchschnittlichen Mietpreisen.

Kapitel 2.6 beschäftigt sich ausführlich mit den Auswirkungen der Änderungen und kommt zu dem Schluss, dass der Vergleich zum Vorjahr weiterhin sinnvoll vorgenommen werden kann.

In der folgenden Auswertung wird die diesjährige Interneterhebung mit der Erhebung 2021 verglichen.

Abbildung 24 zeigt, wie stark sich die Preise seit der letzten Erhebung 2021 prozentual geändert haben. Ein positiver Prozentwert bedeutet eine Preissteigerung, ein negativer Wert eine Preissenkung.

Tabelle 16: Interneterhebung: Vergleich zwischen 2022 und 2021, Pkw – bundesweit

Klasse	1 Tag			3 Tage			5 Tage			7 Tage		
	Mittelwert 2021	Mittelwert 2022	Abweichung (2022/2021)	Mittelwert 2021	Mittelwert 2022	Abweichung (2022/2021)	Mittelwert 2021	Mittelwert 2022	Abweichung (2022/2021)	Mittelwert 2021	Mittelwert 2022	Abweichung (2022/2021)
3			15,6%			2,4%			16,2%			8,7%
5			23,7%			14,1%			16,8%			15,5%
6			22,8%			14,0%			15,1%			16,0%
7			22,3%			12,5%			13,7%			14,8%
8			19,3%			12,1%			10,3%			10,4%
9			19,0%			12,8%			14,3%			15,0%
10			-10,1%			-21,1%			-31,9%			-28,9%
11			-12,6%			-30,3%			-27,7%			-30,3%

Alle Preise in Euro, inklusive der marktüblichen Haftungsreduzierung und Umsatzsteuer. Für die Schwache-Klassen 1 und 2 gab es 2022 keine bzw. keine ausreichende Anzahl Angebote am Markt. Details siehe Kapitel 2.6.3. Klasseneinteilung basierend auf den im Dezember 2022 aktualisierten Mietwagenklassendaten nach neuer Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH. Details siehe Kapitel 2.6.

% Abweichung

Hinweis: Vergleichbarkeit zum Vorjahr durch die geänderte Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH eingeschränkt, Details vgl. Kapitel 2.6.

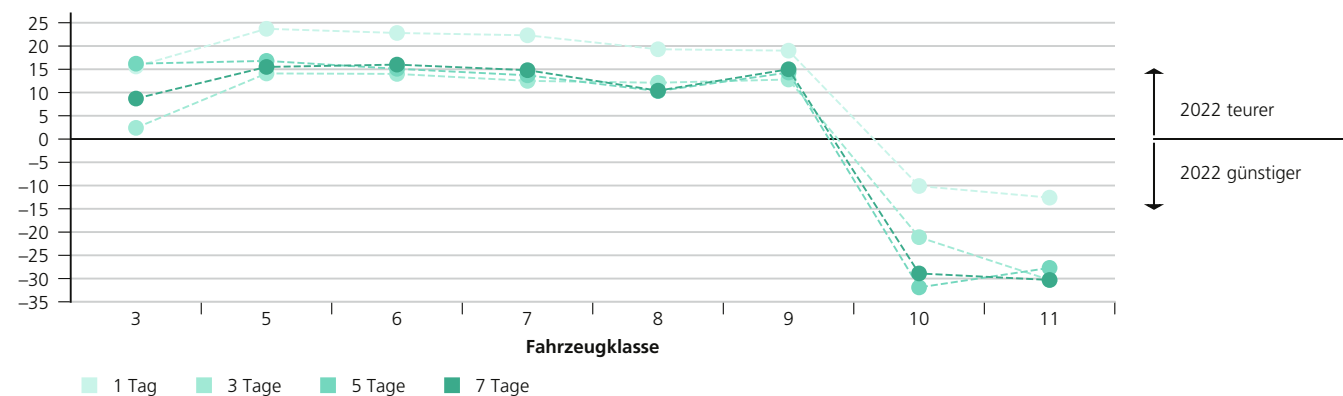


Abbildung 24: Interneterhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2022 und 2021, Pkw – bundesweit

Für Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 3 bis 9 liegen die Mietpreise 2022 um durchschnittlich 15 Prozent höher als die Mietpreise 2021. Deutlich gefallen sind hingegen die Preise für Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 10 und 11, allerdings waren 2022 für beide Fahrzeugklassen deutlich weniger Angebote als im letzten Jahr zu verzeichnen, so dass nicht immer und in allen Regionen damit gerechnet werden konnte, Fahrzeuge der jeweiligen Klassen anmieten zu können.

Die Schwacke-Klasse 4 ist in der Grafik nicht enthalten, da 2021 keine Angebote für Fahrzeuge der Klasse 4 am Markt verfügbar waren und damit kein Vergleich zum Vorjahr möglich ist.

### 8.3 Vergleich der telefonischen Erhebung 2022 mit 2021

Die telefonisch erhobenen Mietpreise liegen für die Mietdauern 5 und 7 Tage durchschnittlich ungefähr 15 Prozent oberhalb der Preise des Vorjahrs. Für die kürzeren Mietdauern haben sich die Preise für die Fahrzeugklassen 5 bis 8 kaum verändert. Die Mietpreise für Fahrzeuge der Klasse 10 sind für fast alle Mietdauern merklich gefallen.

Die geänderte Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH führt zu einer eingeschränkten Vergleichbarkeit zum Vorjahr siehe Hinweis Seite 76.

Tabelle 17: Telefonische Erhebung: Vergleich zwischen 2022 und 2021, Pkw – bundesweit

Klasse	1 Tag			3 Tage			5 Tage			7 Tage		
	Mittelwert 2021	Mittelwert 2022	Abweichung (2022/2021)	Mittelwert 2021	Mittelwert 2022	Abweichung (2022/2021)	Mittelwert 2021	Mittelwert 2022	Abweichung (2022/2021)	Mittelwert 2021	Mittelwert 2022	Abweichung (2022/2021)
3			9,8%			-8,3%			10,6%			12,4%
5			7,5%			4,5%			16,4%			25,0%
6			0,7%			4,0%			20,6%			22,8%
7			-6,1%			6,8%			16,5%			23,3%
8			9,3%			6,2%			21,8%			21,4%
9			2,0%			-9,5%			7,2%			6,3%
10			-14,4%			-27,1%			0,4%			-12,7%

Alle Preise in Euro, inklusive der marktüblichen Haftungsreduzierung und Umsatzsteuer. Für die Schwache-Klassen 1 und 2 gab es 2022 keine bzw. keine ausreichende Anzahl Angebote am Markt. Details siehe Kapitel 2.6.3. Klasseneinteilung basierend auf den im Dezember 2022 aktualisierten Mietwagenklassendaten nach neuer Klassifikationsystematik der Schwacke GmbH. Details siehe Kapitel 2.6.

### % Abweichung

Hinweis: Vergleichbarkeit zum Vorjahr durch die geänderte Klassifikationsystematik der Schwacke GmbH eingeschränkt, Details vgl. Kapitel 2.6.

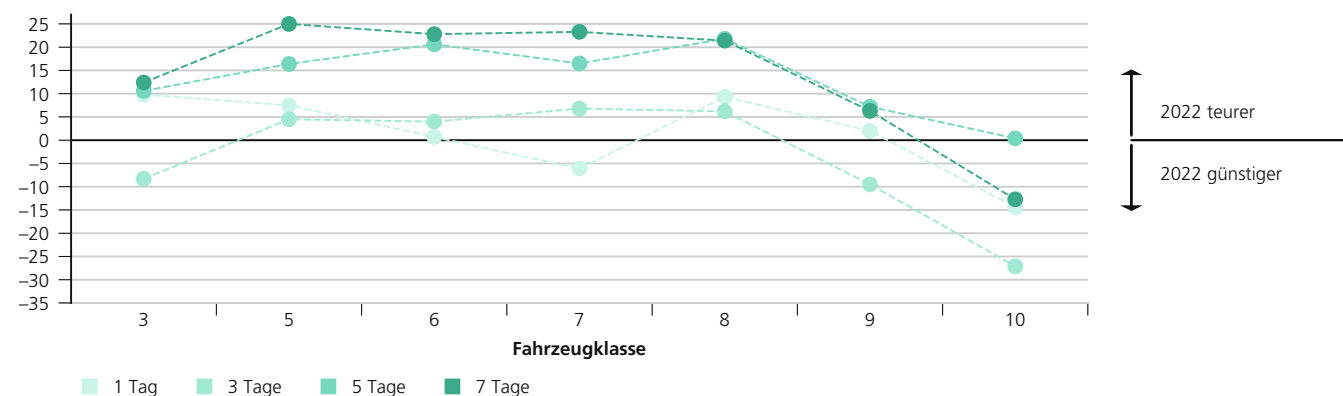


Abbildung 25: Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2022 und 2021, Pkw – bundesweit



**% Abweichung**

Hinweis: Vergleichbarkeit zum Vorjahr durch die geänderte Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH eingeschränkt, Details vgl. Kapitel 2.6.

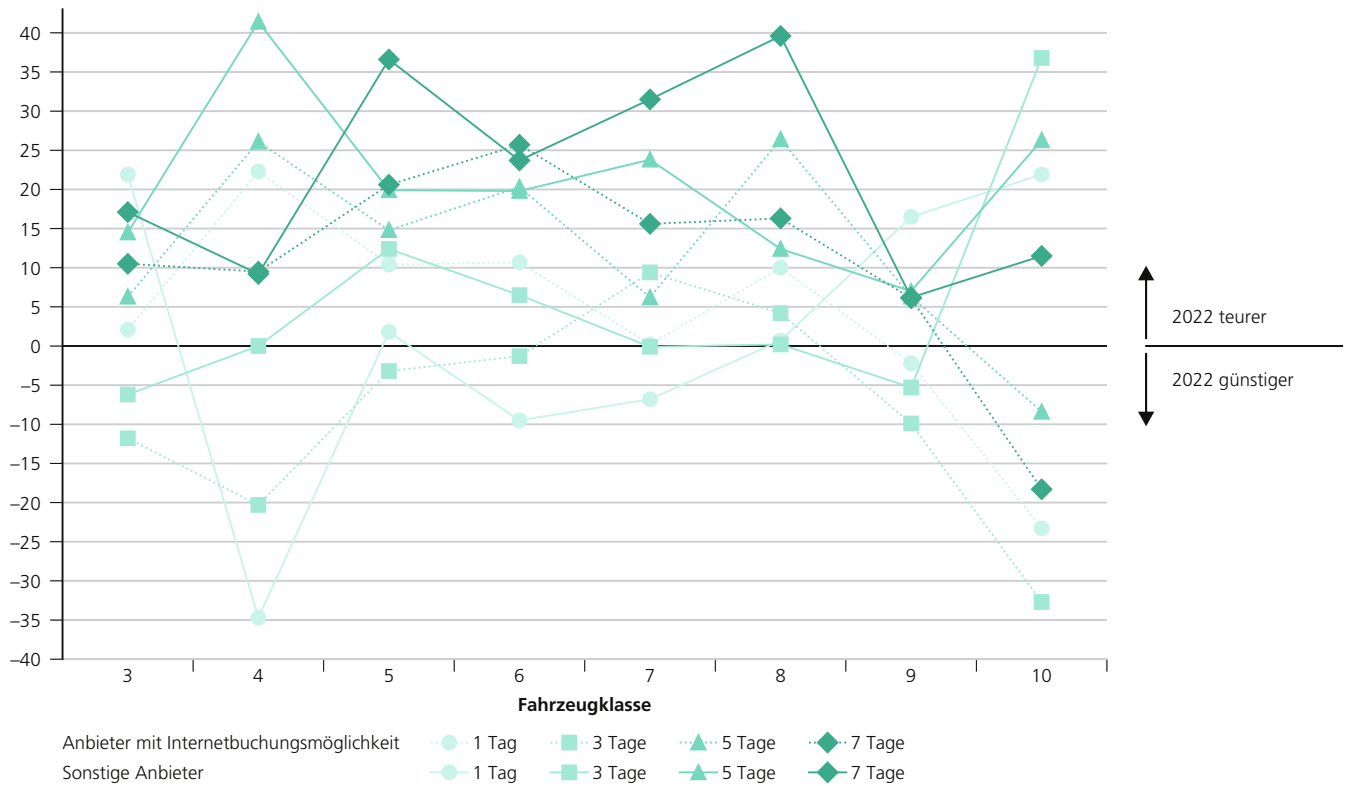


Abbildung 26: Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2022 und 2021 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern



## 9 Analyse der Preisentwicklungen 2018 bis 2022

### Wichtiger Hinweis

Der Vergleich der durchschnittlichen Mietpreise des Jahres 2022 mit den Vorjahren wird durch die Änderung der Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH beeinflusst. Durch die geänderte Klassifikationssystematik fallen höherwertige Fahrzeuge in niedrigere Schwacke-Klassen als zuvor. Dies führt in den

meisten Schwacke-Klassen zu etwas höheren durchschnittlichen Mietpreisen.

Kapitel 2.6 beschäftigt sich ausführlich mit den Auswirkungen der Änderungen und kommt zu dem Schluss, dass der Vergleich zum Vorjahr weiterhin sinnvoll vorgenommen werden kann.

In den folgenden Auswertungen werden die Preisentwicklungen der letzten fünf Jahre dargestellt. Als Referenzwerte werden die Preise von 2018 zugrunde gelegt.

In den Abschnitten 9.1 bis 9.3 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).

Die Darstellungen zeigen, um wie viel Prozent der Preis vom Referenzwert 2018, hier als 0 Prozent angenommen, abweicht. Ein höherer Prozentwert bedeutet eine Preissteigerung gegenüber 2018, ein niedrigerer Prozentwert zeigt eine Preisreduzierung gegenüber 2018 an. Die Analyse wurde jeweils für die drei Anmietzeiträume 1, 3 und 7 Tage durchgeführt.

In den Abschnitten 9.4 bis 9.6 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 2018, 2020 und 2022 beschränkt. In diesen Abschnitten wurde von einer Preisindexierung abgesehen – stattdessen wird der Preis selbst dargestellt.

### 9.1 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 2018. Ein Wert von –22 Prozent bei Klasse 3 für eine Anmietung von 7 Tagen im Jahr 2019 bedeutet, dass es von 2018 bis 2019 zu einer Preissenkung von 22 Prozent kam. In der gleichen Klasse kam es mit gleicher Anmietdauer bis 2022 zu einer Preissteigerung von 64 Prozent.

Für Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 3 und 6 sind die Mietpreise nach anfänglichem Preisrückgang im Jahr 2019 drei Mal hintereinander deutliche Preissteigerungen zu verzeichnen. Die durchschnittlichen Mietpreise der Klassen liegen 2022,

je nach Anmietdauer, zwischen ca. 25 Prozent und ca. 65 Prozent oberhalb der Preise von 2018. Wobei jeweils die höchste Preissteigerung bei einer Mietdauer von 7 Tagen und die geringste Preissteigerung bei der einer Mietdauer von 3 Tagen zu verzeichnen ist.

Für Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 9 sind die Preise seit 2018 deutlich stabiler. Für die Mietdauer von 3 Tagen liegen die Preise nach zwischenzeitlicher Reduzierung wieder auf dem Niveau von 2018. Auch die durchschnittlichen Mietpreise für 1 Tag und 7 Tage lagen 2019 und 2020 unterhalb des Niveaus von 2018 und sind danach merklich angestiegen. Insgesamt liegen die Mietpreise der beiden Mietdauern 2022 grob 20 Prozent oberhalb der Mietpreise von 2018.

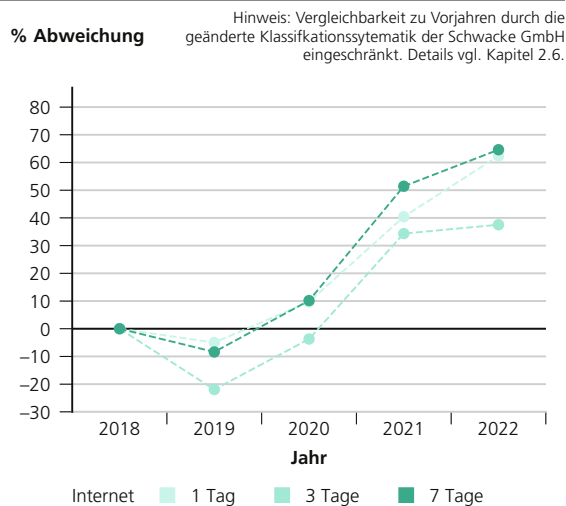


Abbildung 27: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2018 bis 2022 für Schwacke-Klasse 3 in Bezug auf den Mittelwert 2018, Pkw – bundesweit, Internet

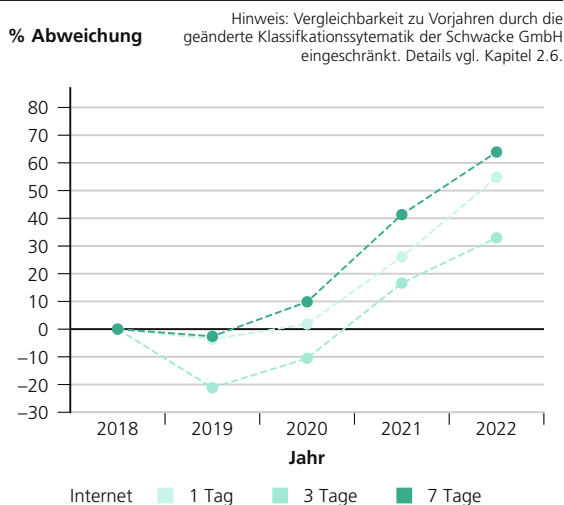


Abbildung 28: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2018 bis 2022 für Schwacke-Klasse 6 in Bezug auf den Mittelwert 2018, Pkw – bundesweit, Internet

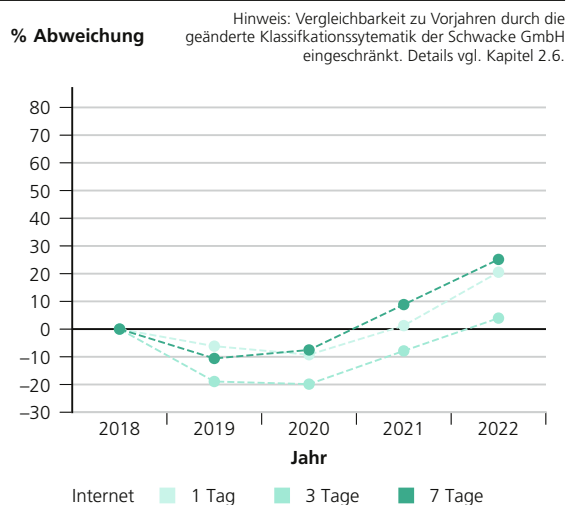


Abbildung 29: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2018 bis 2022 für Schwacke-Klasse 9 in Bezug auf den Mittelwert 2018, Pkw – bundesweit, Internet

## 9.2 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 2018 ist für die Fahrzeugklassen E und I sehr ähnlich: Im ersten Jahr sinken die Preise leicht, vor allem von 2020 auf 2021 ist aber eine deutliche Preissteigerung zu verzeichnen. Die durchschnittlichen Mietpreise der beiden Klassen liegen 2022, je nach Anmietdauer, zwischen ca. 40 Prozent und ca. 75 Prozent oberhalb der Preise von 2018.

Für Fahrzeuge der ACRISS-Klasse L sind die Preise seit 2018 deutlich stabiler. Für die Mietdauer von 3 Tagen liegen die Preise 2022 sogar 7 Prozent unterhalb der Preisniveaus von 2018. Auch die durchschnittlichen Mietpreise für 1 Tag und 7 Tage waren 2019 und 2020 unterhalb des

Niveaus von 2018 sind bis 2022 aber auf ein Preisniveau von ca. 25 Prozent oberhalb der Mietpreise von 2018 gestiegen.

% Abweichung

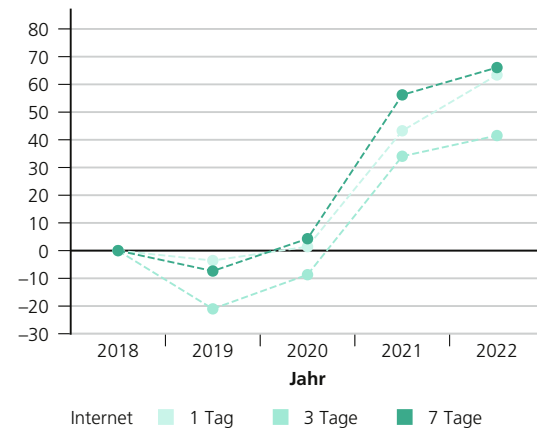


Abbildung 30: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2018 bis 2022 für ACRISS-Klasse E in Bezug auf den Mittelwert 2018, Pkw – bundesweit, Internet

% Abweichung

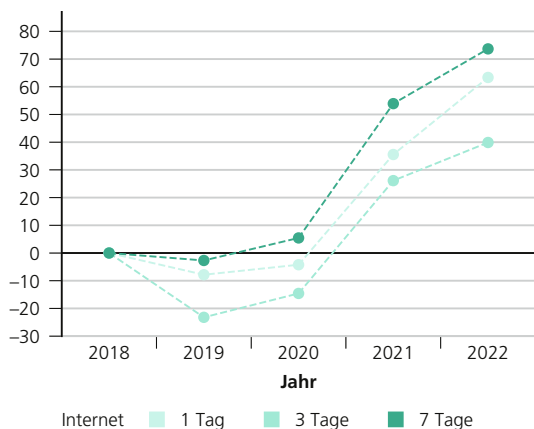


Abbildung 31: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2018 bis 2022 für ACRISS-Klasse I in Bezug auf den Mittelwert 2018, Pkw – bundesweit, Internet

% Abweichung

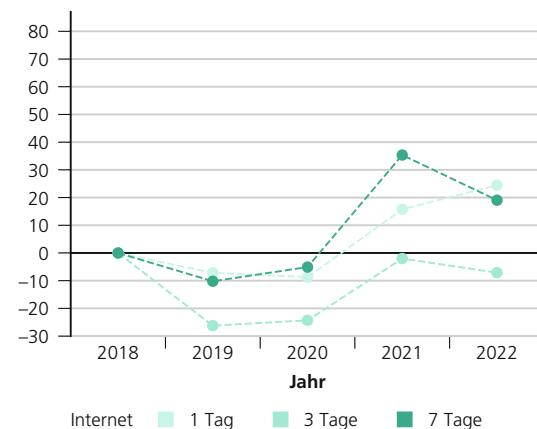


Abbildung 32: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2018 bis 2022 für ACRISS-Klasse L in Bezug auf den Mittelwert 2018, Pkw – bundesweit, Internet

### 9.3 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. Bis 2021 steigen die Preise deutlich, so dass die Preise 2021 zwischen gut 35 und gut 65 Prozent oberhalb der Preise aus 2018 liegen. Für eine Anmietdauer von 1 Tag sind die Mietpreise im letzten Jahr wieder deutlich gefallen, während die Mietpreise für 3 und 7 Tage weiter gestiegen sind.

Die Preisentwicklung der Klassen 6 und 9 sind strukturell vergleichbar: Die Preise der Eintagesmiete haben sich in den ersten beiden Jahren kaum geändert, sind von 2020 auf 2021 um gut 30 Prozent gestiegen und haben sich seither nur wenig verändert. Bei einer Anmietdauer von 3 Tagen waren nur geringe Preisveränderungen zu beobachten, während bei den Preisen für

die Mietdauer von 7 Tagen in beiden Klassen eine beinahe kontinuierliche deutliche Preissteigerung zu verzeichnen war.

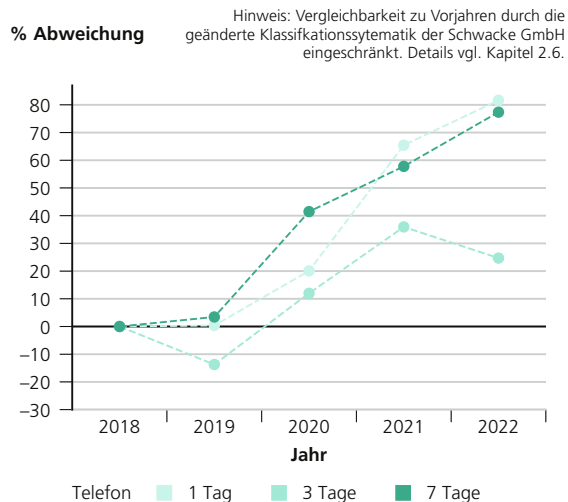


Abbildung 33: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2018 bis 2022 für Schwacke-Klasse 3 in Bezug auf den Mittelwert 2018, Pkw – bundesweit, Telefon

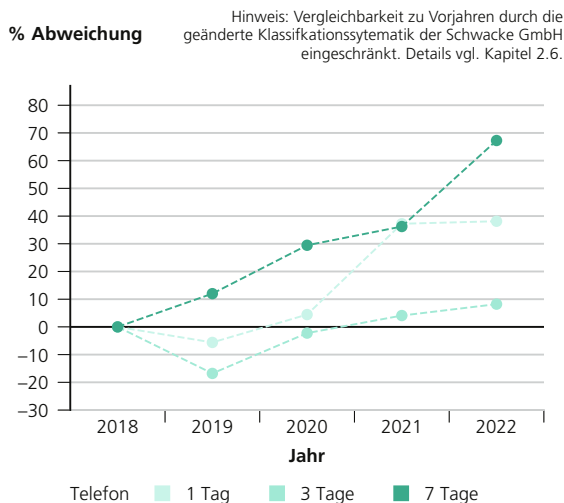


Abbildung 34: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2018 bis 2022 für Schwacke-Klasse 6 in Bezug auf den Mittelwert 2018, Pkw – bundesweit, Telefon

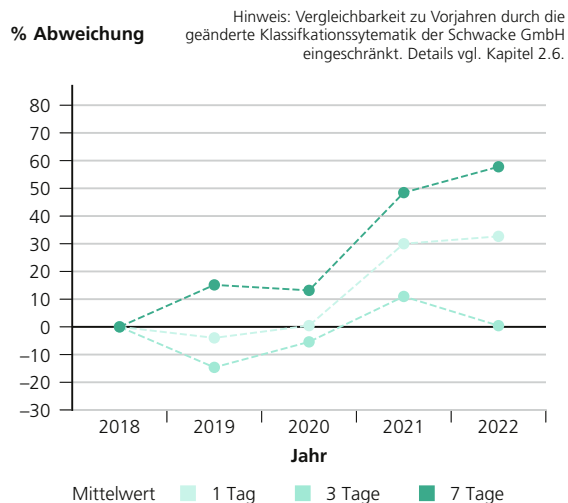


Abbildung 35: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2018 bis 2022 für Schwacke-Klasse 9 in Bezug auf den Mittelwert 2018, Pkw – bundesweit, Telefon

## 10 Zusammenfassung und Ausblick

Die Marktstudie 2022 wurde von dem neutralen Forschungsinstitut Fraunhofer IAO auf Basis wissenschaftlich fundierter Methoden und Erfahrungen der Marktstudien 2008 bis 2021 durchgeführt. Die Abfrage unter typischen Anmietbedingungen ermöglichte die Ermittlung marktüblicher Preise. Detaillierte Ergebnisse für zwei Erhebungen auf Basis von etwa 3 165 000 Einzeldaten stellen eine umfassende Basis für die Markteinschätzung dar. Seit der Ausgabe 2013 werden die Preise für eine Anmietdauer von 5 Tagen erhoben und analysiert. Seit 2020 wurde der Preisverlauf über den Erhebungszeitraum analysiert und die Mietwagenklasse 11 ergänzt. 2022 wurden Fahrzeuge mit mehr als 5 Sitzplätzen (Kleinbusse) als separate Fahrzeugkategorie in die Studie aufgenommen.

Die Erhebungen zeigen auch 2022 wieder, dass das Internet keinen 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 2022 sehr dynamisch. Um der Marktdynamik gerecht zu werden und umfassenden Informationen zur Preisentwicklung darstellen zu können, umfasst der Erhebungszeitraum fast das volle Kalenderjahr. Kapitel 8.1 stellt die Marktdynamik detailliert dar.

Die geänderte Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH führt für ungefähr ein Drittel der Angebote der Studie zu einer Verschiebung des jeweiligen Fahrzeugs in eine niedrigere Schwacke-Klasse. Tendenziell enthalten die jeweiligen Schwacke-Klassen nun also höherwertige Fahrzeuge als zuvor. Dies führt zu weniger Angeboten in den Schwacke-Klassen 7 bis 9 und zu mehr Angeboten in den Schwacke-Klassen 4 bis 6. Zusätzlich ergibt sich durch die Änderung eine leichte Preissteigerung von ca. 5 Prozent, die aus der neuen Klassenzusammensetzung resultiert und nicht als Preissteigerung durch die Vermieter zu betrachten ist. Detailliert beschäftigt sich Kapitel 2.6 mit den Auswirkungen der geänderten Klassifikationssystematik auf die vorliegende Studie. In der Anwendung der aktuellen Studie ändert sich nichts und es besteht kein Bedarf, bei der Ermittlung der Mietwagenpreise eine mögliche Klassenänderung des betreffenden Fahrzeugs zu berücksichtigen. Durch die Nutzung der aktualisierten Mietwagenklassendaten bei der Auswertung der Angebote der Studie passen die Daten der Studie zu den ab 2023 ermittelten Schwacke-Klassen.

Auch mit den aktualisierten Mietwagenklassendaten wurden keine Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 1 und 2 in der allgemeinen Vermietung per Internet angeboten. Auch im Rahmen der telefonischen Erhebung waren trotz intensiver Bemühungen um Angebote in diesen Schwacke-Klassen kein ausreichendes Marktangebot vorhanden.

Konkret wurde in mehr als tausend Telefonaten nach vergleichbaren Fahrzeugen gefragt, dennoch waren über den gesamten Erhebungszeitraum nur in 20 Fällen Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 2 und keine Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 1 zur Vermietung angeboten. Daher muss davon ausgegangen werden, dass Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 1 und 2 üblicherweise nicht vermietet werden. Aus diesem Grund war keine Ermittlung statistisch relevanter Durchschnittspreise möglich. Eine Abbildung von Preisen der o. g. Schwacke-Klassen würde fälschlicherweise die Verfügbarkeit von Fahrzeugen dieser Schwacke-Klassen am Markt suggerieren und insbesondere in der Schadenregulierung zu falschen Schlüssen führen.

Die hier vorliegende Marktstudie 2022 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.

# 11 Glossar und Abkürzungsverzeichnis

ACRISS	Association of Car Rental Industry Systems Standards. ACRISS 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. <a href="http://www.acriss.org">www.acriss.org</a>	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 ACRISS (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

## 12 Literaturverzeichnis

[ACRISS 2022]

Association of Car Rental Industry Systems Standards; <http://www.acriss.org>; abgerufen im Dezember 2022.

[DasTelefonbuch]

Das Telefonbuch; DTM Deutsche Tele Medien GmbH, <http://www.dastelefonbuch.de>, abgerufen im Januar 2022.

[Statistisches Bundesamt]

Statistisches Bundesamt; Städte (Alle Gemeinden mit Stadtrecht) nach Fläche, Bevölkerung und Bevölkerungsdichte am 31.12.2021; <https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/05-staedte.html>; 31.12.2021; abgerufen im November 2022.

[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 2022.

[GoogleMaps]

Google Maps – Location Based Service; Google, <https://www.google.de/maps/>; abgerufen im Januar 2022.

[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 2022.

[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 2022] dargestellt.

Die Bedeutung des ersten Buchstabens sowie mögliche Beispielfahrzeuge nach Pkw und Geländewagen sind in Tabelle 19 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 19: 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	Geländewagen
M	Mini	FIAT 500, Toyota Aygo, Kia Picanto, Opel Adam	
E	Kleinwagen	Mercedes A-Klasse, VW Golf Variant, BMW 1er, Audi A3, VW Polo, Hyundai i20, Ford Fiesta	
H	Kleinwagen Elite	Audi A1	
C	Kompaktklasse	VW Golf, Opel Astra, Opel Crossland, Seat Leon, Peugeot 308, Ford Focus, Hyundai i30, Skoda Scala, Renault Megane Kombi, Hyundai IONIQ, Skoda Octavia Kombi, MINI Cabrio, Mercedes A-Klasse, Toyota C-HR	Skoda Kamiq, Seat Arona, VW T-Cross, Renault Captur, VW T-Roc
D	Kompaktklasse Elite	Mercedes A-Klasse, VW Golf Variant, BMW 1er, Audi A3	
I	Mittelklassewagen	Skoda Octavia Kombi, Skoda Octavia, Opel Insignia, VW Touran, VW Passat Variant, Mercedes B-Klasse, Nissan Qashqai, Ford Mondeo, Citroen C5 X	Seat Ateca, Volvo XC40, Jeep Compass, Ford Kuga, VW T-Roc, VW Tiguan
J	Mittelklassewagen Elite	Skoda Superb, Mercedes CLA Shooting Brake	
S	Standardklasse	VW Passat, Ford S-Max, Mercedes CLA, Volvo V60, Audi A3, BMW 2er Cabrio	Ford Kuga, Mercedes GLB, VW Tiguan, Skoda Kodiaq
F	Gehobene Mittelklasse	BMW 3er, Mercedes C-Klasse, Seat Alhambra, Audi A4, Skoda Superb	Volvo XC60, DS7 Crossback
P	Premiumklasse	Mercedes E-Klasse, Audi A6, Audi A5, BMW Z4 Roadster	Volvo XC60, Mercedes GLE
L	Luxusklasse	AUDI A6, BMW 530/540, Audi A5, BMW 7er	
X	Spezial	BMW 7er, Audi A7, Mercedes CLS, Audi A8	

## Anhang C – Informationen zu Fraunhofer IAO

Die Fraunhofer-Gesellschaft ist die führende Organisation für angewandte Forschung in Europa. Unter ihrem Dach arbeiten 76 Institute und Forschungseinrichtungen an Standorten in ganz Deutschland, mit knapp 30 000 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 2022 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](http://www.mietwagenstudie.iao.fraunhofer.de).