

MARKTPREISSPIEGEL MIETWAGEN DEUTSCHLAND 2018

Marktpreisspiegel Mietwagen
Deutschland 2018

Impressum

Kontaktadresse:

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

ISBN: XXXXXXXXXX

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

© by FRAUNHOFER IAO, 2018

Verlag und Druck:

FRAUNHOFER Verlag
Fraunhofer-Informationszentrum Raum und Bau IRB
Postfach 800469, 70504 Stuttgart
Nobelstraße 12, 70569 Stuttgart
Telefon: +49 (0) 7 11/9 70-25 00
Telefax: +49 (0) 7 11/9 70-25 08
E-Mail: verlag@fraunhofer.de
URL: <http://verlag.fraunhofer.de>

Druck & Bindung:

RCOM Print GmbH, Büro Würzburg

Alle Rechte vorbehalten.

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

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

Die Bereitstellung der Daten in dieser Studie beruht auf
Angaben Dritter und erfolgt ohne Anspruch und Garantie auf
Richtigkeit, Aktualität oder Vollständigkeit der Daten Dritter.
Der Herausgeber bzw. die Autoren übernehmen keine
Haftung für eventuell verbliebene fehlerhafte Angaben und
deren Folgen aufgrund fehlerhafter Angaben Dritter.
Die Daten wurden im Zeitraum 28. Februar bis 30. Juli 2018
erhoben.

Fraunhofer »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2018« in Kürze

Der »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2018« 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 2018 wurde vom Fraunhofer IAO unter Anwendung der im Folgenden detailliert erläuterten wissenschaftlichen Methodik im Zeitraum vom 28. Februar bis 30. Juli 2018 in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten durchgeführt.

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

- Repräsentative telefonische Erhebung bei allen ermittelten Autovermietern und Anmietstationen in Deutschland.
- Repräsentative Internet-basierte Erhebung bei den sieben bedeutendsten Anbietern¹ (Avis, Buchbinder, Budget, Enterprise, Europcar, Hertz und Sixt), die verbindlich buchbare Angebote aufweisen. Es wurden keine starren Listenpreise erhoben, sondern reale Angebotspreise.
- Fraunhofer gibt den Marktpreis wieder, für den eine selbstzahlende Privatperson aufkommen muss. Sonderkonditionen für Vorauszahlungen werden nicht berücksichtigt. Dieser Preis wird als »Normaltarif« bezeichnet.

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

- Insgesamt sind bei beiden Erhebungen für die Mietzeiträume eins, drei, fünf und sieben Tage etwa 1 341 000 Daten von ca. 3 330 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 übergewichtet, da alle Anmietstationen gleich gewichtet wurden.
- Die Preise wurden anonym im Rahmen eines marktüblichen Anmietszenarios erhoben, umfassend dargestellt und erläutert.
- In den Preisen sind die Kosten für eine Haftungsreduzierung mit einer marktüblichen Selbstbeteiligung von ca. 750 bis 950 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 Postleitzahlenbereich begrenzt.
- In einer erweiterten Erhebung wurde die Abhängigkeit des Preises vom Anmietzeitpunkt analysiert (sofortige Anmietung im Vergleich zur Anmietung in 7 Tagen). Es wurde festgestellt, dass die Preisabhängigkeit vom Anmietzeitpunkt sehr gering ist (Kapitel 5).
- 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 wurden separat ausgewertet und sind in Kapitel 4 dargestellt. Diese Auswertungen erfolgten bundesweit und für den einstelligen Postleitzahlenbereich.
- 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).
- Ein wichtiges Element der Studie sind die umfassenden Auswertungen und Vergleiche, die auf Basis der beiden Erhebungen durchgeführt wurden. Diese enthalten sowohl die Auswirkungen des Anmietzeitpunktes auf den Preis als auch historische Preisentwicklungen oder Marktmerkmale. Damit konnte auch nachgewiesen werden, dass das Internet keinen günstigeren Sondermarkt darstellt. Es zeigt sich vielmehr, dass die Internetpreise bei fast allen Fahrzeugklassen und Mietdauern leicht höher sind, als die telefonisch ermittelten Preise. (Kapitel 7, 7.3 und 9).

Die Erhebung in der 11. Ausgabe 2018 enthält ebenfalls eine Analyse der Marktentwicklung im Vergleich zum Vorjahr sowie ausführliche Analysen der Preisentwicklung 2014 bis 2018. Auffällig ist, dass über das Internet in diesem Jahr keine Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 1 buchbar waren. In Klasse 2 sind deutliche Preissteigerungen zu erkennen, die die im letzten Jahr gefallen Preise ausgleichen. Die Preise in Klasse 4 sind auf Grund eines veränderten Fahrzeugangebots um ca. 15 Prozent gefallen. In allen anderen Klassen

sind die Preise minimal gestiegen. Als durchschnittlicher Preis für ein Fahrzeug nach Schwacke-Klasse 5 wurden ca. 85 Euro für einen Tag und ca. 232 Euro für sieben Tage ermittelt.

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

Eine Zusammenfassung der Ergebnisse sowie aktuelle Zusatzinformationen sind im Internet unter www.mietwagenstudie.iao.fraunhofer.de abrufbar.

Inhalt

Fraunhofer »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2018« in Kürze	3
Tabellenverzeichnis	9
Abbildungsverzeichnis	11
1 Einleitung	15
2 Methodik	17
2.1 Anforderungen an Methodik und Studie	17
2.2 Beschreibung der Methodik	21
2.2.1 Vorgehensweise für die Studie	21
2.2.2 Elemente der Methodik	22
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	32
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
3 Mietwagenpreise auf Internet-Basis für Personenkraftwagen (Pkw)	37
3.1 Erläuterung der Tabellen	37
3.2 Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	40
3.3 Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	41
3.4 Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation bundesweit	44
3.5 Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	45
4 Mietwagenpreise auf Internet-Basis für Geländewagen	49
4.1 Erläuterung der Tabellen	49
4.2 Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	50
4.3 Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	51
4.4 Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation bundesweit	53
4.5 Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	54

5	Abhängigkeit des Preises vom Anmietzeitpunkt	56
6	Mietwagenpreise telefonische Erhebung	58
6.1	Erläuterung der Tabellen	58
6.2	Basistabellen der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	60
7	Auswertungen und Interpretation der Ergebnisse	61
7.1	Vergleich der Anbietergruppen bei telefonischer Erhebung	61
7.2	Vergleich zwischen telefonischer Erhebung und Interneterhebung	63
7.3	Preisschwankungen zwischen Postleitzahlbereichen	65
8	Einordnung der Ergebnisse im Vergleich	66
8.1	Vergleich der Interneterhebung 2018 mit 2017	66
8.2	Vergleich der telefonischen Erhebung 2018 mit 2017	68
8.3	Vergleich der telefonischen Erhebungen: Internetanbieter und sonstige Anbieter 2018 mit 2017	70
9	Analyse der Preisentwicklungen 2014 bis 2018	72
9.1	Preisentwicklung der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation 2, 5 und 8	73
9.2	Preisentwicklung der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation E, I und L	74
9.3	Preisentwicklung der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation 2, 5 und 8	75
9.4	Preisentwicklung der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation für die Jahre 2014, 2016 und 2018	76
9.5	Preisentwicklung der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation für die Jahre 2014, 2016 und 2018	77
9.6	Preisentwicklung der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation für die Jahre 2014, 2016 und 2018	78
10	Zusammenfassung und Ausblick	79
11	Glossar und Abkürzungsverzeichnis	80
12	Literaturverzeichnis	81

Anhang A	Eingruppierung von Fahrzeugen nach ACRISS	82
Anhang B1	Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation für den zweistelligen Postleitzahlbereich	83
Anhang B2	Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation für die 20 größten deutschen Städte	107
Anhang B3	Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation für den zweistelligen Postleitzahlbereich	113
Anhang B4	Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation für die 20 größten deutschen Städte	145
Anhang C	Informationen zu Fraunhofer IAO	152

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Anzahl aktueller Fahrzeugausführungen Opel Astra in bestimmter Schwacke-Klasse	35
Tabelle 2:	Ranking der 20 größten Städte Deutschlands nach Einwohnerzahlen, Stand 31.12.2016 [Deutscher Städtetag]	37
Tabelle 3:	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	40
Tabelle 4:	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – einstelliger PLZ-Bereich	41
Tabelle 5:	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – bundesweit	44
Tabelle 6:	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – einstelliger PLZ-Bereich	45
Tabelle 7:	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	50
Tabelle 8:	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Geländewagen – einstelliger PLZ-Bereich	51
Tabelle 9:	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	53
Tabelle 10:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Geländewagen – einstelliger PLZ-Bereich	54
Tabelle 11:	Ergebnisse der telefonischen Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	60
Tabelle 12:	Telefonische Erhebung: Vergleich der Durchschnittswerte von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	61
Tabelle 13:	Vergleich zwischen telefonischer Erhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit	64
Tabelle 14:	Interneterhebung: Vergleich zwischen 2018 und 2017, Pkw – bundesweit	66
Tabelle 15:	Telefonische Erhebung: Vergleich zwischen 2018 und 2017, Pkw – bundesweit	68
Tabelle 16:	Telefonische Erhebung: Vergleich zwischen 2018 und 2017 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	70
Tabelle 17:	Bedeutung der ersten Stelle des SIPP-Codes und Eingruppierung von Beispielfahrzeugen nach ACRISS-Klassifikation im Rahmen der Preisermittlung, für Pkw und Geländewagen	82
Tabelle 18:	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – zweistelliger PLZ-Bereich	83

Tabelle 19:	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, 20 größten deutschen Städte	107
Tabelle 20:	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – zweistelliger PLZ-Bereich	113
Tabelle 21:	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, 20 größten deutschen Städte	145

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Vorgehen bei der Studiererstellung	21
Abbildung 2:	Interneterhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlenbereichen	27
Abbildung 3:	Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke – bundesweit	28
Abbildung 4:	Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach ACRISS – bundesweit	29
Abbildung 5:	Häufigkeit der prozentualen Abweichungen vom bundesweiten Durchschnitt 2013–2017	30
Abbildung 6:	Telefonische Erhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlenbereichen	31
Abbildung 7:	Telefonische Erhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke	31
Abbildung 8:	Erläuterung der Ergebnistabellen für die Interneterhebung (Tabellenausschnitt aus Kapitel 3.3)	38
Abbildung 9:	Mittelwerte der Preise für Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	40
Abbildung 10:	Mittelwerte der Preise für Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – bundesweit	44
Abbildung 11:	Mittelwerte der Preise für Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	50
Abbildung 12:	Mittelwerte der Preise für Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	53
Abbildung 13:	Durchschnittliche Abweichung des Anmietpreises in Abhängigkeit vom Anmietzeitpunkt im Vergleich zum Anmietpreis in sieben Tagen	56
Abbildung 14:	Erläuterung der Ergebnistabellen für die telefonische Erhebung (Tabellenausschnitt aus Kapitel 6.2)	58
Abbildung 15:	Mittelwerte der Preise für telefonischen Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	60
Abbildung 16:	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung der Durchschnittswerte von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	62
Abbildung 17:	Vergleich Mittelwerte für telefonische Erhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit	63
Abbildung 18:	Prozentuale Abweichung zwischen telefonischer Erhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit	64
Abbildung 19:	Beispiel – Mittelwerte \pm Standardabweichung für Fahrzeuge der Klasse 5, Anmietdauer 3 Tage, Interneterhebung – Pkw, zweistelliger PLZ-Bereich	65

Abbildung 20:	Interneterhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2018 und 2017, Pkw – bundesweit	67
Abbildung 21:	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2018 und 2017, Pkw – bundesweit	69
Abbildung 22:	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2018 und 2017 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	71
Abbildung 23:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2014 bis 2018 für Schwacke-Klasse 2 in Bezug auf den Mittelwert 2014, Pkw – bundesweit, Internet	73
Abbildung 24:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2014 bis 2018 für Schwacke-Klasse 5 in Bezug auf den Mittelwert 2014, Pkw – bundesweit, Internet	73
Abbildung 25:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2014 bis 2018 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2014, Pkw – bundesweit, Internet	73
Abbildung 26:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2014 bis 2018 für ACRISS-Klasse E in Bezug auf den Mittelwert 2014, Pkw – bundesweit, Internet	74
Abbildung 27:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2014 bis 2018 für ACRISS-Klasse I in Bezug auf den Mittelwert 2014, Pkw – bundesweit, Internet	74
Abbildung 28:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2014 bis 2018 für ACRISS-Klasse L in Bezug auf den Mittelwert 2014, Pkw – bundesweit, Internet	74
Abbildung 29:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2014 bis 2018 für Schwacke-Klasse 2 in Bezug auf den Mittelwert 2014, Pkw – bundesweit, Telefon	75
Abbildung 30:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2014 bis 2018 für Schwacke-Klasse 5 in Bezug auf den Mittelwert 2014, Pkw – bundesweit, Telefon	75
Abbildung 31:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2014 bis 2018 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2018, Pkw – bundesweit, Telefon	75
Abbildung 32:	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 2 bis 10 für 2014, 2016 und 2018, Pkw – bundesweit, Internet	76
Abbildung 33:	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 2 bis 10 für 2014, 2016 und 2018, Pkw – bundesweit, Internet	76

Abbildung 34:	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 2 bis 10 für 2014, 2016 und 2018, Pkw – bundesweit, Internet	76
Abbildung 35:	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2014, 2016 und 2018, Pkw – bundesweit, Internet	77
Abbildung 36:	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2014, 2016 und 2018, Pkw – bundesweit, Internet	77
Abbildung 37:	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2014, 2016 und 2018, Pkw – bundesweit, Internet	77
Abbildung 38:	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2014, 2016 und 2018, Pkw – bundesweit, Telefon	78
Abbildung 39:	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2014, 2016 und 2018, Pkw – bundesweit, Telefon	78
Abbildung 40:	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2014, 2016 und 2018, Pkw – bundesweit, Telefon	78

1 Einleitung

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

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

Die IAO-Methodik bildete die Grundlage für eine deutschlandweite Erhebung von Preisdaten über Telefon und Internet, die das Fraunhofer IAO vom 28. Februar bis 30. Juli 2018 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 1 334 019 Einzelpreise von 1 816 Anmietstationen und per Telefon 6 774 Einzelpreise von 3 339 Anmietstationen.

Auf Basis dieser Daten wurden umfassende Auswertungen durchgeführt. Die Ergebnisse sind in diesem Buch in Tabellenform detailliert dargestellt und werden zur besseren Übersichtlichkeit durch Grafiken ergänzt. Kapitel 3, 4 und 6 zeigen die ermittelten Marktpreise – getrennt für die Erhebung über das Internet (Personenkraftwagen (Pkw), Geländewagen) und für die telefonische Erhebung. Der Leser erhält dort beispielsweise Antworten auf folgende Fragen: Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten eines Mietwagens in verschiedenen Regionen Deutschlands? Wie stark schwanken die Preise zwischen verschiedenen Fahrzeugklassen? Ist der Preis vom Anmietzeitpunkt abhängig?

Im Mietwagenmarkt erfolgt die Einordnung der Fahrzeuge häufig nach der ACRISS-Klassifikation [ACRISS 2018], im Unfallersatzgeschäft ist dagegen die Einteilung nach der Klassifikation von

Schwacke [Schwacke 2017A] üblich.¹ Im Rahmen dieser Erhebung wurden die Ergebnisse auf Basis der Schwacke-Klassifikation ermittelt und zusätzlich wurde eine Auswertung auf Basis der ACRISS-Klassifikation durchgeführt.

Die ACRISS-Klassifikation wurde speziell für den elektronisch gestützten Vertrieb im Mietwagenmarkt entwickelt, auch für den Bereich der Touristik, und wird häufig von Mietwagenanbietern (z. B. Europcar, Hertz, Sixt) als Beschreibungselement des Angebotes dem Kunden kommuniziert.

Die Analyse und Interpretation der ermittelten Daten in Kapitel 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. Die Annahme, dass das Internet als Sondermarkt mit grundsätzlich günstigeren Preisen einzustufen ist, konnte widerlegt werden. Bei telefonischer Anmietung konnten in fast allen Fahrzeugklassen durchschnittlich günstigere Preise erzielt werden.

Die Einordnung der Ergebnisse im Vergleich zum Vorjahr und zu anderen Erhebungen ist in Kapitel 7.3 dargestellt.

Kapitel 9 widmet sich einer ausführlichen Analyse zur Preisentwicklung in den letzten fünf Jahren (2014 bis 2018).

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.

¹ 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.

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]²). 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.

2 Seit 2018 vertreibt Schwacke den Automietpreisspiegel nicht mehr als Buch, sondern ausschließlich digital. Damit ist die hier zitierte Version die letzte öffentlich verfügbare Liste und wird daher hier als Quelle genannt.

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 6 954 Anmietstationen in die Befragung einbezogen. Im Rahmen der telefonischen Datenerhebung wurden alle diese Adressdaten genutzt und dabei nochmals aktualisiert.

Anonymität

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

bedeutet dies, dass die Anmietsituation »vorgespielt« wird. Der Vermieter kennt den anmietenden Kunden nicht.

Buchungsmedien

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

Dokumentation

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

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

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

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

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

Aktualität

Die in dieser Studie erhobenen Daten wurden im Zeitraum vom 28. Februar bis 30. Juli 2018 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.

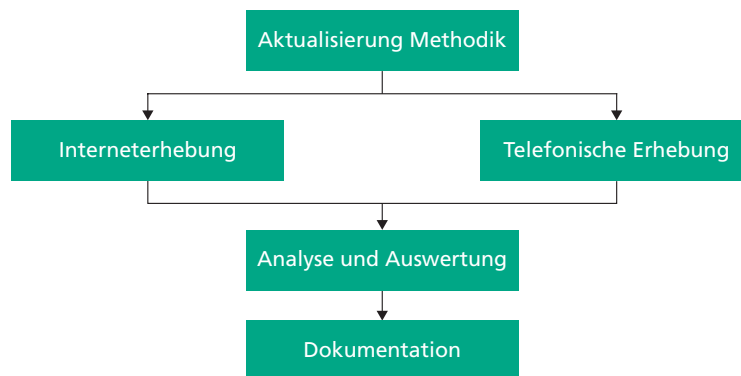


Abbildung 1: Vorgehen bei der Studiererstellung

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 fünf Tagen erweitert.

Interneterhebung und telefonische Erhebung

Die Methodik diente als Grundlage für die anonymen, deutschlandweiten Erhebungen über Telefon und Internet, die von Februar bis Juli 2018 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 1 334 019 Einzelwerte der Erhebung über das Internet sowie 6 774 Einzelwerte der telefonischen Erhebung genutzt werden. Mit Hilfe der Programme wurden die Daten analysiert, ausgewertet, validiert und für die Tabellen in der Dokumentation aufbereitet.

Dokumentation

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

2.2.2 Elemente der Methodik

Anmietszenario

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

vorgesehene Nutzung der erhobenen Informationen war den Vermietern nicht bekannt.

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

Anmietzeitpunkt und -zeitraum

Für die Erstellung der Tabellen wurden die Preise für vier Anmietzeiträume ermittelt: ein, drei, fünf und sieben Tage. Dies gilt sowohl für die Internet-erhebung als auch für die telefonische Erhebung. Es wurde ein Anmietzeitpunkt gewählt, der nicht zwischen Donnerstag 14 Uhr und Montag 9 Uhr liegt, um Sondereffekte (günstigere Preise durch Wochenendtarife) auszuschließen. Des Weiteren wurde der Anmietzeitpunkt so gewählt, dass er zwischen vier und neun Tagen in der Zukunft liegt. Durch eine Untersuchung wurde nachgewiesen, dass der Anmietzeitpunkt nur in äußerst seltenen Fällen einen Einfluss auf den Preis hat (Kapitel 5).

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-Mitglieder-rabatt, Rabatt für Bahncard-Inhaber etc.);
- Vermeidung von Aufschlägen und Zuschlägen (z. B. Navigationssystem oder zusätzliche Fahrer) – sofern extra ausgewiesen und nicht bereits im Preis enthalten;
- Haftungsreduzierung bzw. Haftungsbeschränkung mit typischer Selbstbeteiligung (meist zwischen 750 und 950 Euro);
- Unbegrenzte Kilometer oder Inklusiv-Kilometer von mindestens 150 Kilometer pro Tag;
- Berücksichtigung von zum Zeitpunkt der Erhebung verbindlich buchbaren Tarifen.

Eine Gewichtung der Stationen und Anbieter bei der Preisermittlung erfolgt nicht (gleich gewichtet). Der Durchschnittswert wird als Durchschnitt über die Durchschnittswerte je Station in den jeweiligen Datenzellen (geographischer Bereich, Fahrzeugklasse und Anmietdauer) ermittelt. Werden bei einer Station mehrere Fahrzeugpreise für Fahrzeuge einer einzigen Klasse erhoben, so wird der Mittelwert dieser Einzelpreise als »Fahrzeugklassenpreis« (mit dem Gewicht »1«) für die Ermittlung der Mittelwerte über alle Stationen eines geographischen Bereichs genutzt.

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

diese nicht als Angebots- oder Sonderpreis zu betrachten sind.

2.2.3 Basisdaten

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

- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Gelbe Seiten« im Internet-Angebot unter www.gelbeseiten.de;
- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Das Telefonbuch« im Internet-Angebot unter www.telefonbuch.de;
- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Meine Stadt« im Internet-Angebot unter www.meinestadt.de;
- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Google Maps« im Internet-Angebot unter www.google.de/maps;
- Stationsverzeichnisse der Mietwagenanbieter Avis, Buchbinder, Budget, Enterprise, Europcar, Hertz und Sixt.

Nach einer ersten Qualitätssicherung konnte ein Datenpool von insgesamt 6 954 Einzeladressen der Stationen von Mietwagenanbietern im gesamten Bundesgebiet aufgebaut und genutzt werden.

Qualitätssicherung und Optimierung der Adressdaten

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

Neben der Adressbereinigung und -korrektur wurde in einem zweiten Schritt sichergestellt, dass Daten von Anbietern im Normaltarif-Geschäft erhoben werden. Hierzu wurden die Adressbestände hinsichtlich offenkundiger »Nicht-Normaltarif-Anbieter« bereinigt. Dazu zählen Anbieter von Spezialfahrzeugen, Limousinen, Sammeltaxis etc. soweit dies über den Firmennamen bereits zu identifizieren war.

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

Grundgesamtheit für Interneterhebung

Grundlage für die Interneterhebung bildeten Preisangaben von Anmietstationen für Pkw im Normaltarif-Geschäft, welche neben einer verbindlichen Preisauskunft insbesondere auch eine verbindliche Buchung von Pkw-Mietfahrzeugen anbieten. Als relevante Anbieter im Internet-Geschäft wurden folgende Mietwagenanbieter in die Untersuchung einbezogen: Avis, Buchbinder, Budget, Enterprise, Europcar, Hertz und Sixt. Zusammen wiesen diese sieben Anbieter ein Netz von bundesweit 1 816 Anmietstationen auf (Stand 30.07.2018; ohne Flughafen- und Sonderstationen).

Im Zuge der Durchführung der Interneterhebung wurde bei den erfassten 1 816 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 (309), Buchbinder (108), Budget (179), Enterprise (139), Europcar (425), Hertz (212) sowie Sixt (444).

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

Grundgesamtheit für telefonische Erhebung

Grundlage für die telefonische Datenerhebung bilden Preisangaben von Anmietstationen, die telefonisch im Rahmen eines realitätsnahen Anmietzenarios 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 Anmietzenarios 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. Umsatzsteuer);
- Anmerkungen.

Es wurden die Kriterien für ein valides Anmietzenario angesetzt (s. o.). Alle über das Internet abgefragten Preise waren inklusive mindestens 150 Kilometer und Haftungsreduzierung (mit typischer Selbstbeteiligung von meist 750 bis 950 Euro).

Die Durchführung der Interneterhebung erfolgte im Zeitraum 28. Februar bis 30. Juli 2018. Jede Anmietstation wurde in diesem Zeitraum mehrmals mit allen jeweils verfügbaren Fahrzeugen abgefragt. Insgesamt wurden im Rahmen der Interneterhebung 1 469 320 Einzelpreise von

2 007 Anmietstationen ermittelt. Davon lagen 150 Stationen an Flughäfen mit 116 322 Werten, welche in der Analyse nicht berücksichtigt wurden. Weitere 18 979 Werte von 41 Stationen wurden nicht mit einbezogen, da es sich um Sonderstationen für Militär, Kreuzfahrten oder zur Bereitstellung für Großunternehmen handelte. Bei 80 556 Werten, die beispielsweise unter 150 Inklusivkilometer aufwiesen oder vom Fahrzeugtyp Transporter/Lkw waren, flossen ebenfalls nicht in die Auswertung ein. Letztendlich wurden in der Analyse insgesamt 1 334 019 Daten verarbeitet, unterteilt in 1 239 793 Preisangaben für Pkw und 94 226 für Geländewagen.

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

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 in diesem Jahr keine Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 1 über die Internetanbieter verfügbar waren. Auch die Anzahl der

Anzahl Stationen

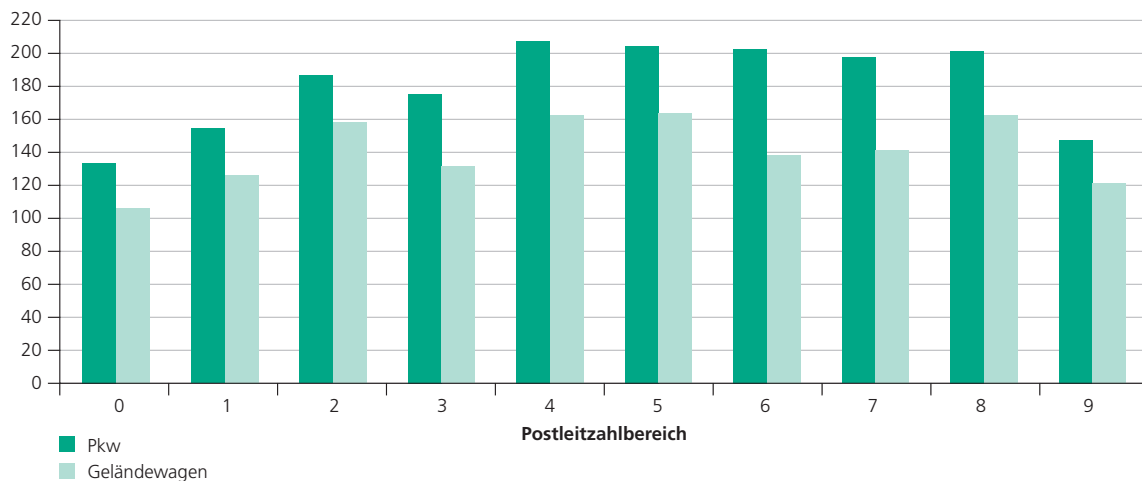


Abbildung 2: Interneterhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlenbereichen

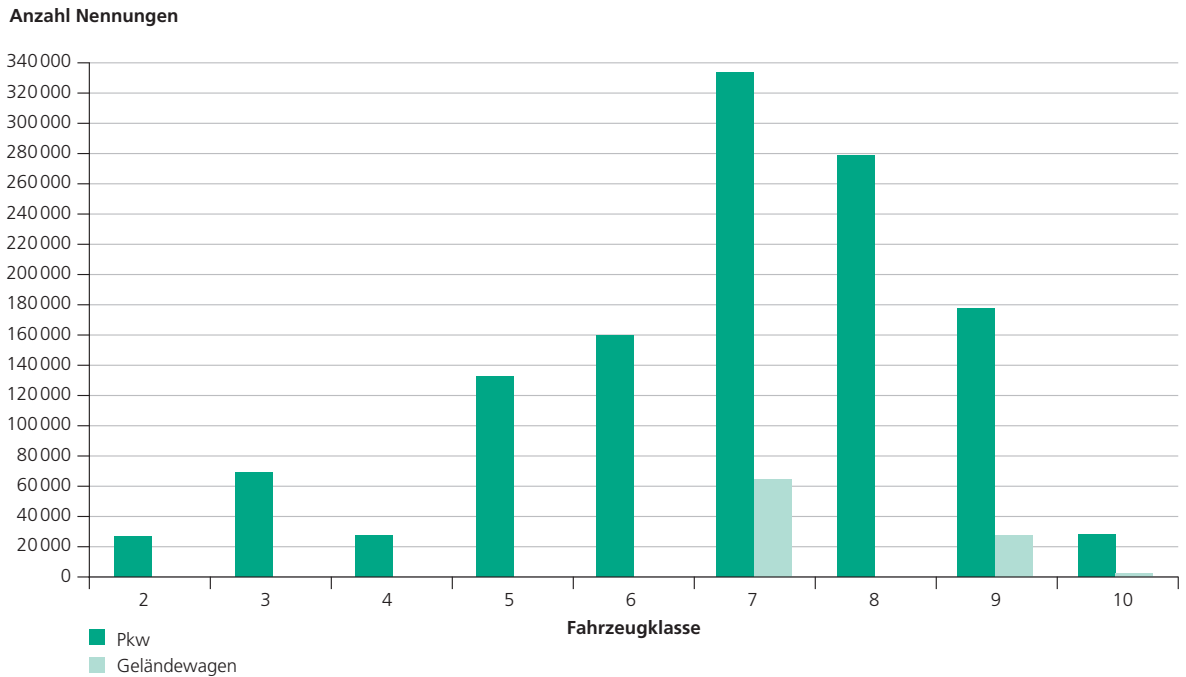


Abbildung 3: Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke – bundesweit

ermittelten Werte für die Klassen 2, 4 und 10 sind deutlich geringer als für die anderen Klassen. Das rührt daher, dass niedrige und hohe Klassen generell weniger angeboten werden. Teilweise ist die Verfügbarkeit dieser Klassen 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.

Anzahl Nennungen

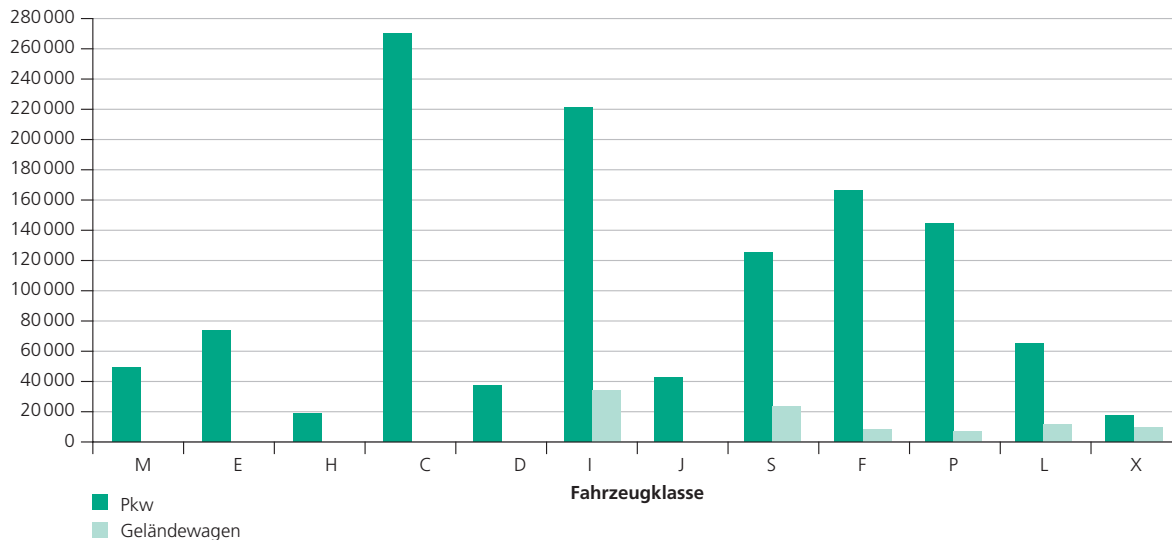


Abbildung 4: Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach ACRIS – bundesweit

2.3.2 Erhebung auf telefonischer Basis

Die telefonische Erhebung der Preisdaten erfolgte durch geschulte Mitarbeiter 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;
- Gesprächspartner;
- Besondere Standortkennzeichen (z. B. für Bahnhof);
- Besondere Anbieterkennzeichen (u. a. Internetbuchungsmöglichkeit);
- Anmietzeitpunkt und -zeitraum;

- Freikilometer (falls nicht unbegrenzt);
- Abgefragte Fahrzeugklasse;
- Preis (inkl. Umsatzsteuer);
- Anmerkungen.

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

Die Auswertungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass die Durchschnittspreise in den einstelligen Postleitzahlbereichen nur minimal vom bundesweiten Durchschnitt abweichen. Die durchschnittliche Abweichung der Preise im einstelligen Postleitzahlenbereich lag in

den letzten fünf Jahren immer deutlich unter 3 Prozent. Abbildung 5 zeigt, die Häufigkeit der prozentualen Abweichungen. Es ist deutlich zu erkennen, dass der größte Teil der regionalen Durchschnittspreise um weniger als 5 Prozent vom Bundesdurchschnitt abweicht.

Basierend auf dieser Entwicklung zu relativ einheitlichen Preisen wurde in diesem Jahr der Umfang der telefonischen Erhebung angepasst und ausschließlich bundesweit ausgewertet. Details zur Wahl der Stationen und anzufragenden Angebote finden sich in Kapitel 2.2.3.

Insgesamt wurden im Rahmen der telefonischen Erhebung 6 774 Einzelpreise von 3 339 Anmietstationen ermittelt, die für die weiteren Auswertungen genutzt wurden.

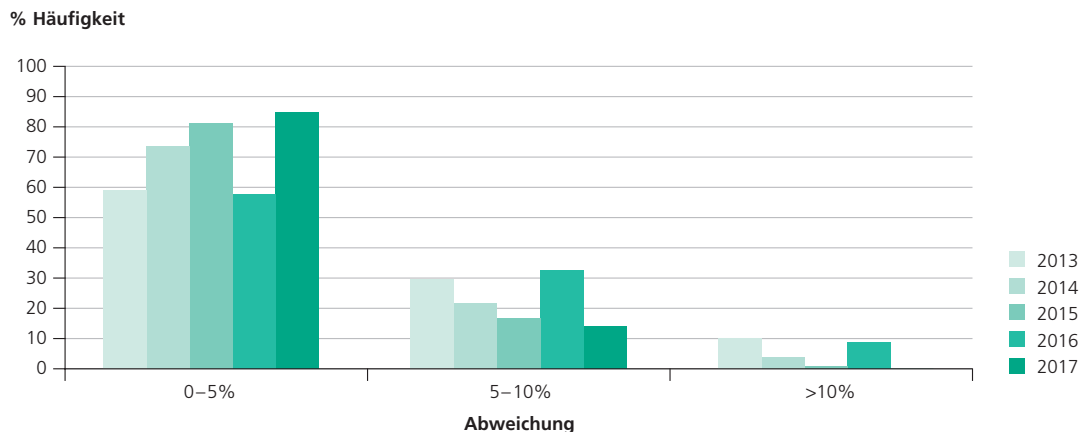


Abbildung 5: Häufigkeit der prozentualen Abweichungen vom bundesweiten Durchschnitt 2013–2017

Die Verteilung der Anmietstationen nach Postleitzahlbereich ist in Abbildung 6 dargestellt.

In Abbildung 7 wird die Anzahl der Nennungen pro Fahrzeugklasse aufgezeigt.

Anzahl Stationen

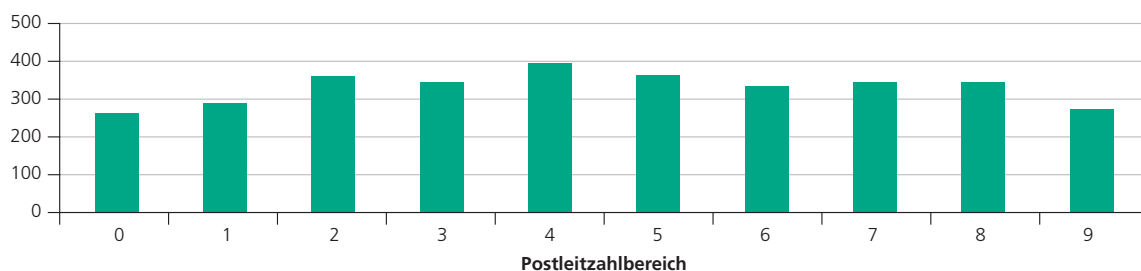


Abbildung 6: Telefonische Erhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlenbereichen

Anzahl Nennungen

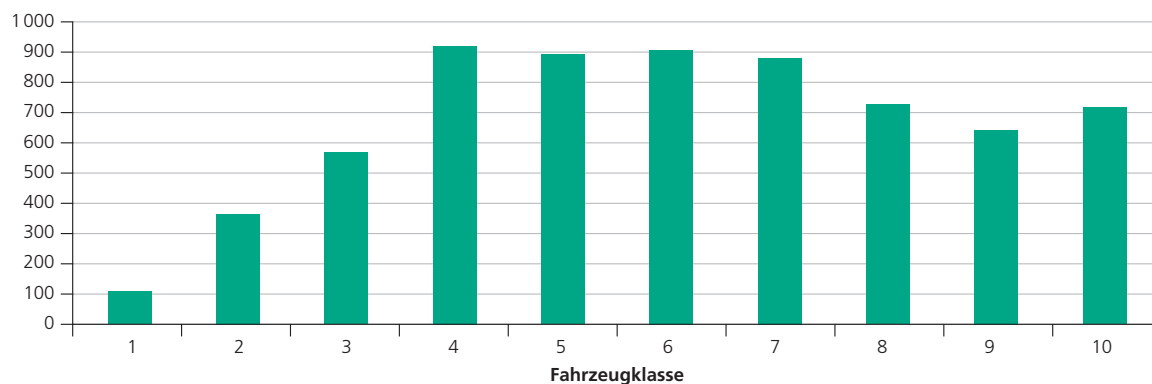


Abbildung 7: Telefonische Erhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke

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 anbieten – 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 6 954 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 Preisunterschiede zwischen den sieben großen Vermietern einerseits, sowie den kleinen und mittleren Vermietern andererseits, analysiert und dabei wurde festgestellt, dass es keine einheitliche Tendenz dafür gibt, welche Anbietergruppe günstiger bzw. teurer ist. 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 der Klassifikationssystematik 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 Klassifikationssystematik von Schwacke. Zugrunde liegen die Informationen aller zum Zeitpunkt der Datenerhebung am Markt verfügbaren Fahrzeuge des jeweiligen Typs. War eine Klassifizierung nicht eindeutig, so wurde die niedrigere Klasse gewählt – damit sind die in den Tabellen angegebenen Tabellenwerte tendenziell eher höher als niedriger.

Für die Auswertung wurden spezielle Softwareprogramme erstellt, mit deren Hilfe die einzelnen

Tabellen und darin enthaltenen Werte berechnet und vorformatiert ausgegeben wurden. Die Daten können jeweils für bestimmte einzelne Daten-gruppen sowie für einzelne, vorgegebene geo-graphische 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 Qualitätssicherungsmaßnahmen, durch welche die hohe Qualität der Ergebnisse sichergestellt wurde.

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

2.5 Erfahrungen

2.5.1 Erhebung auf Internetbasis

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

- Innerhalb des kurzen Erfassungszeitraums wurden einige der Internetportale geändert. Dies erforderte eine leichte 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. Einzelne Anmietstationen zeigten jedoch andere Preise.
- Für das zu mietende Fahrzeug werden fast immer nur Beispielfahrzeuge angegeben – eine Zusicherung für ein bestimmtes Fahrzeugmodell wird selten oder nur gegen Aufpreis. Die Mietfahrzeuge sind bzgl. ihrer technischen Daten nicht sehr detailliert beschrieben. Dies erschwert die Zuordnung der Fahrzeuge zu der Schwache-Klassifikation.
- Bei den Anbietern Avis und Europcar sind bei den Auswertungen Kilometerbeschränkungen für einen Teil der Fahrzeuge zu berücksichtigen. Das bedeutet für die Auswertung, dass Anmietungen mit weniger als 150 Kilometer Inklusivleistung am Tag nicht berücksichtigt wurden.

- Mietwagen der Schwacke-Klasse 1 wurden während des Erhebungszeitraums von keinem der sieben Anbieter angeboten.
- Einige Anbieter bieten für manche Buchung nur noch die Vorauszahlung per Kreditkarte an.

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 mittlerweile ziemlich einheitlich. Viele sonstige Anbieter haben sich den Werten der Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit angepasst.
- Viele Anbieter, bieten in den Randgruppen 1 und 2 sowie 9 und 10 wieder verstärkt Vermietungen an, wobei in den unteren Randklassen nicht klar ist, ob auch Fahrzeuge in der Unterklasse vorhanden sind oder Fahrzeuge höherer Klassen günstiger vermietet werden.
- Angebote für die großen Klassen gibt es in diesem Jahr auch von Anbieter, die bisher nicht in diesen Klassen vermietet haben.
- Im Gegensatz zu Internetangeboten werden per Telefon auch Angebote für Fahrzeuge der Klasse 1 gemacht.
- Bei vielen Vermietern – auch den großen Anbietern – manifestiert sich die konsequente Zusammenlegung der Klassen. Häufig wird kein Unterschied zwischen Fahrzeugen der Schwacke-Klassen 1 bis 3 und 4 bis 6 gemacht.
- Gerade bei der Anfrage der Preise für 5 und 7 Tage kam es immer wieder zu der Situation, dass diese Preise identisch waren. Begründet wurde dies damit, dass sich der Hauptanmietzeitraum unter der Woche befinde und die Fahrzeuge am Wochenende sowieso nicht genutzt würden.
- Gerade die kleinen Anbieter und Autohäuser bieten teilweise nur noch Fahrzeuge für eine sofortige Anmietung. Vorbuchungen von Fahrzeugen werden hier nicht mehr gemacht.
- Die großen Anbieter scheinen manche Fahrzeuge der hohen Klassen bei Bedarf zu einer bestimmten Anmietstation zu überführen, wenn diese dort aktuell nicht vorhanden sind.
- Autohäuser sind weniger häufig als früher in der freien Vermietung tätig. Sie vermieten hauptsächlich noch an eigene Werkstattkunden. Bei freier Vermietung wird auf die Angebote der großen Anbieter verwiesen.
- Insbesondere die regionalen Anbieter fallen häufig durch eine aggressive Preispolitik auf.

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

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

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

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 Unfallsersatzfahrzeugen für den Regulierungsprozess genutzt.

Für Fahrzeugbuchungen in der Mietwagenbranche wird hingegen die Klassifikation von ACRISS eingesetzt, die aus vier Buchstaben besteht [ACRISS 2018]. Aus diesem Grund wurden in der hier vorliegenden Studie die Ergebnistabellen auch parallel auf Basis der ACRISS-Klassifikation (SIPP-Code – Standard Interline Passenger Procedures Codes – Klassifikationscode für Mietfahrzeuge, der von ACRISS veröffentlicht wurde) erstellt. Für die Klassifikation wurde der erste Buchstabe (erste Stelle) der aktuell im Einsatz befindlichen Klassifikation in die Auswertung einbezogen. Die Klassifikation in der Studie unterscheidet zwischen 12 Klassen, die bei der Erhebung in statistisch relevanter Anzahl aufgetreten sind. Diese 12 Klassen sind mit ihrer Bezeichnung im Anhang aufgeführt sind.

Bei der Erfassung auf Internetbasis konnte bei sechs von sieben Anbietern die beim Fahrzeug angegebene ACRISS-Klassifikation 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.

9 Analyse der Preisentwicklungen 2014 bis 2018

In den folgenden Auswertungen werden die Preisentwicklungen der letzten fünf Jahre dargestellt. Als Referenzwerte werden die Preise von 2014 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 2 und ACRISS-Klasse E), mittlere Fahrzeuggröße (Schwacke-Klasse 5 und ACRISS-Klasse I) sowie Oberklasse (Schwacke-Klasse 8 und ACRISS-Klasse L).

Die Darstellungen zeigen, um wie viel Prozent der Preis vom Referenzwert 2014, hier als 0 Prozent angenommen, abweicht. Ein höherer Prozentwert bedeutet eine Preissteigerung gegenüber 2014, ein niedrigerer Prozentwert zeigt eine Preisreduzierung gegenüber 2014 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 2014, 2016 und 2018 beschränkt. In diesen Abschnitten wurde von einer Preisindexierung abgesehen – stattdessen wird der Preis selbst dargestellt.

9.1 Preisentwicklung der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation 2, 5 und 8

Die folgenden drei Abbildungen zeigen die Preisentwicklungen für die Schwacke-Klassen 2, 5 und 8 in Bezug auf den Mittelwert 2014. Ein Wert von 14 Prozent bei Klasse 2 für eine Anmietung von einem Tag im Jahre 2015 bedeutet, dass es von 2014 bis 2015 zu einer Preissteigerung von 14 Prozent kam. In der gleichen Klasse kam es mit gleicher Anmietdauer bis 2018 zu einer Preissenkung von 26 Prozent.

In Klasse 2 stiegen die Preise 2018 nach den letztjährigen Preissenkungen wieder an. Im Vergleich zu 2014 sind kürzere Anmietdauern etwas teurer geworden, während die Preise für die Anmietung von 7 Tagen wieder auf dem Niveau von 2014 sind. In Klasse 5 sind seit 2014 nur leichte Preisschwankungen zu erkennen, insgesamt befinden sich die Preise 2018 fast exakt auf dem Niveau von 2014. Nachdem die Preise in Klasse 8 dreimal

in Folge gesunken sind stiegen die Preise 2018 wieder leicht an, befinden sich aber immer noch für alle Mietdauern leicht unterhalb der Preise von 2014.

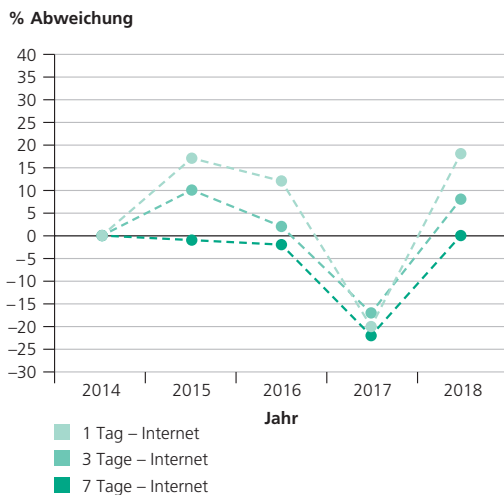


Abbildung 23: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2014 bis 2018 für Schwacke-Klasse 2 in Bezug auf den Mittelwert 2014, Pkw – bundesweit, Internet

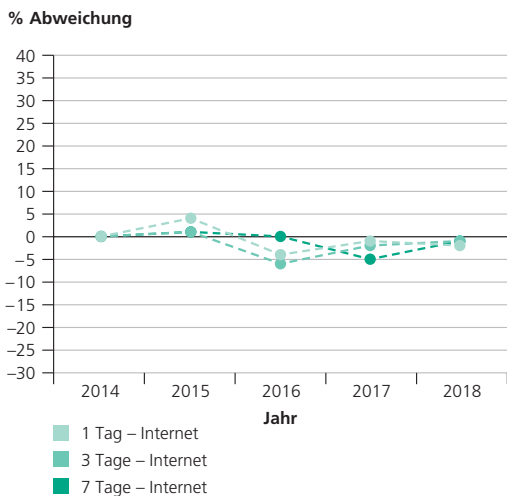


Abbildung 24: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2014 bis 2018 für Schwacke-Klasse 5 in Bezug auf den Mittelwert 2014, Pkw – bundesweit, Internet

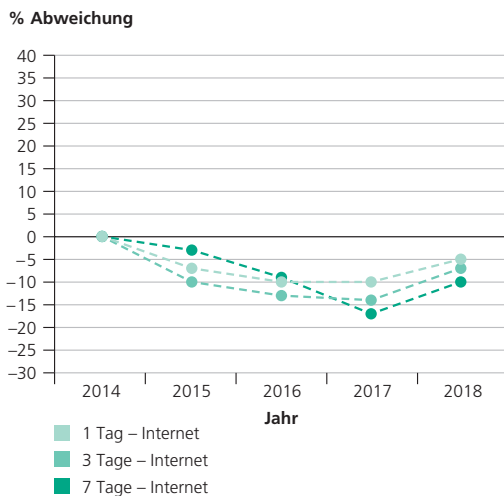


Abbildung 25: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2014 bis 2018 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2014, Pkw – bundesweit, Internet

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.

In Klasse E sind die Preise seit 2014 fast identisch geblieben, dieser Trend bestätigt sich auch 2018. In Klasse I sind die Preise von 2014 bis 2017 kontinuierlich, wenn auch minimal, gefallen. 2018 zeigt sich für Klasse I ein deutlicher Preisanstieg, so dass die Preise ca. 5 Prozent oberhalb der Preise von 2014 liegen. In Klasse L setzt sich die Preissteigerung des letzten Jahres fort. Insbesondere für die Mietdauern von drei und sieben Tagen sind die Preise im Vergleich zu 2014 sehr deutlich gestiegen.

% Abweichung

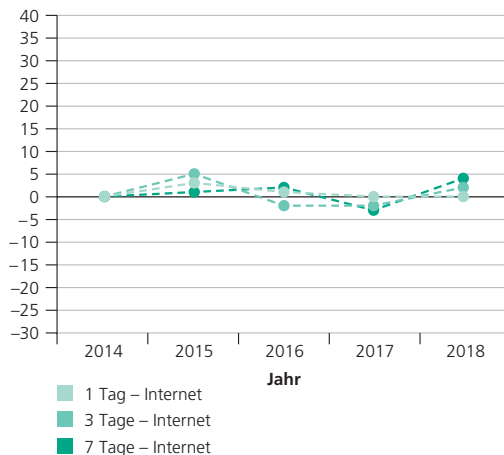


Abbildung 26: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2014 bis 2018 für ACRISS-Klasse E in Bezug auf den Mittelwert 2014, Pkw – bundesweit, Internet

% Abweichung

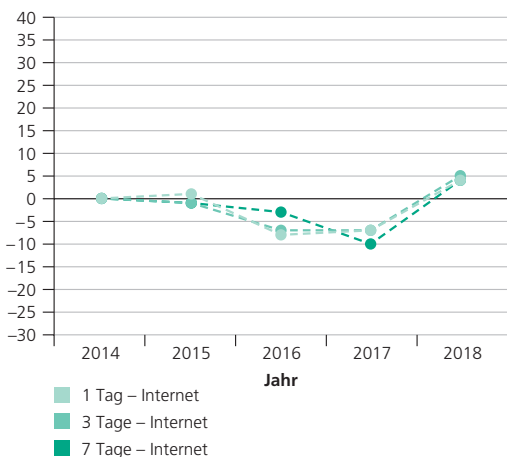


Abbildung 27: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2014 bis 2018 für ACRISS-Klasse I in Bezug auf den Mittelwert 2014, Pkw – bundesweit, Internet

% Abweichung

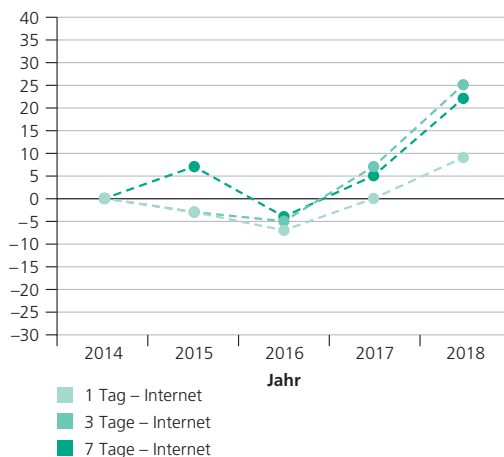


Abbildung 28: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2014 bis 2018 für ACRISS-Klasse L in Bezug auf den Mittelwert 2014, Pkw – bundesweit, Internet

9.3 Preisentwicklung der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation 2, 5 und 8

Die nächsten drei Abbildungen zeigen die Preisentwicklungen für die telefonische Preiserhebung. Die Preissteigerungen zwischen 2017 und 2018 gleichen die im Vorjahr gefallen Preise ganz oder teilweise aus. Die stärksten Schwankungen sind in Fahrzeugklasse 2 zu verzeichnen. Dies kann unter anderem damit zusammenhängen, dass Fahrzeuge der Klasse 2 immer seltener werden, je nach Verfügbarkeit und aktueller Preispolitik der Anbieter kann es hier zu Schwankungen kommen. In der Fahrzeugklasse 5 sind die Preise im Vergleich zu 2014 um ca. 10 Prozent gefallen, während die Preise in Fahrzeugklasse 8 um den gleichen Prozentsatz gestiegen sind.

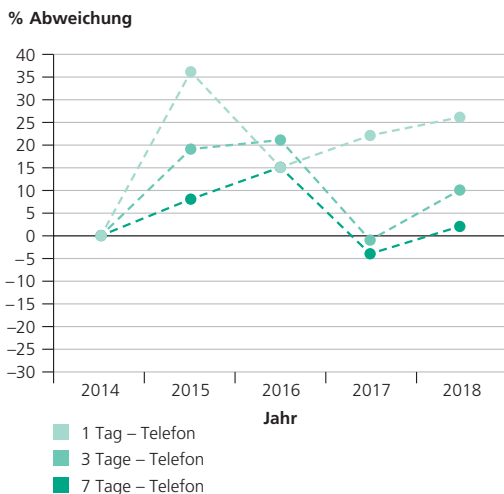


Abbildung 29: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2014 bis 2018 für Schwacke-Klasse 2 in Bezug auf den Mittelwert 2014, Pkw – bundesweit, Telefon

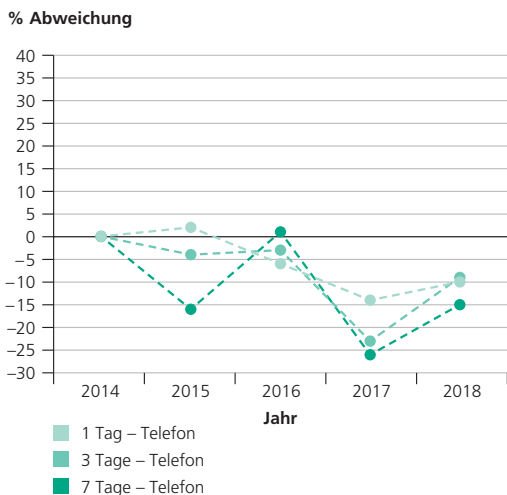


Abbildung 30: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2014 bis 2018 für Schwacke-Klasse 5 in Bezug auf den Mittelwert 2014, Pkw – bundesweit, Telefon

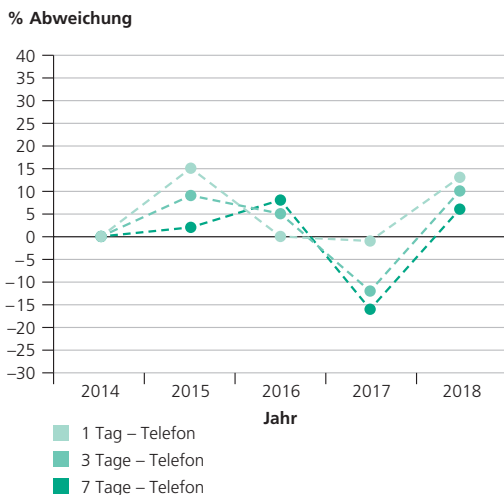


Abbildung 31: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2014 bis 2018 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2018, Pkw – bundesweit, Telefon

10 Zusammenfassung und Ausblick

Die Marktstudie 2018 wurde von dem neutralen Forschungsinstitut Fraunhofer IAO auf Basis wissenschaftlich fundierter Methoden und Erfahrungen der Marktstudien 2008 bis 2017 durchgeführt. Die Abfrage unter typischen Anmietbedingungen ermöglichte die Ermittlung marktüblicher Preise. Detaillierte Ergebnisse für zwei Erhebungen auf Basis von etwa 1 341 000 Einzeldaten stellen eine umfassende Basis für die Markteinschätzung dar. Erstmals wurden für die Ausgabe 2013 die Preise für eine Anmietdauer von fünf Tagen erhoben und analysiert. Zusätzliche Analysen wurden für die Ausgabe 2013 durchgeführt und grafisch aufbereitet.

Die Erhebungen zeigen auch 2018 wieder, dass das Internet kein Sondermarkt mit grundsätzlich günstigeren Preisen darstellt. Es gibt einen Mietwagenmarkt mit unterschiedlichen Vertriebskanälen und Werbemethoden. Die telefonisch abgefragten Preise sind 2018 über fast alle Klassen und Anmietdauern hinweg im Durchschnitt günstiger als die über das Internet abgefragten Preise.

Bereits in den letzten Jahren konnte beobachtet werden, dass kaum noch Fahrzeuge angeboten wurden, die von Schwacke als Fahrzeuge der Klasse 1 klassifiziert werden. In diesem Jahr war während des Studienzeitraums kein Fahrzeug der Schwacke-Klasse 1 in der Vermietung der betrachteten Autovermieter.

Mit Ausnahme der Schwacke-Klassen 2 und 4 zeigt sich im Vergleich zum Vorjahr eine recht einheitliche Preissteigerung im einstelligen Prozentbereich. Die Preissteigerung in Klasse 2 gleicht

dabei vor allem die Preissenkung im Vorjahr aus, während der gesunkene Preis in Klasse 4 mit einem veränderten Fahrzeug-Angebot in der Klasse zu erklären ist.

Auf Basis der bewährten Methodik des Fraunhofer IAO wurde in der hier vorliegenden Marktstudie 2018 eine umfassende Erhebung und Analyse der deutschlandweiten Preise von Mietwagen durchgeführt. 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. www.acriss.org/de/	Haftungsreduzierung	Reduzierung bzw. Beschränkung der Haftung des Mieters für einen Schaden auf eine bestimmte Selbstbeteiligung pro Schadensfall (typischerweise für alle Schäden einschließlich Fahrzeugdiebstahl)
Anmietstation	Die Adresse eines Anbieters, an der ein Mietwagen angemietet und zurückgegeben werden kann. Sind z. B. drei verschiedene Anbieter unter derselben Adresse aktiv (beispielsweise Bahnhof), so wird dies als drei Anmietstationen gezählt.	inkl. Kfz LDW	inklusive Kraftfahrzeug Liability Damage Waiver – Haftungsverzicht bei Schaden; Bezeichnung für Haftungsreduzierung bei bestimmten Autovermietern.
BGH	Bundesgerichtshof	Normalpreis, Normaltarif	Im Kontext von Mietwagen: Der Mietpreis, der von einer Privatperson oder einem Geschäftsmann bei Selbstzahlung gültig ist.
bzgl.	bezüglich	Pkw	Personenkraftwagen
bzw.	beziehungsweise	PLZ	Postleitzahl
ca.	circa	PLZ-Leitbereich	Ein Postleitzahlbereich, der mit einer bestimmten, zweistelligen Postleitzahl beginnt.
CDW	Collision Damage Waiver – Haftungsverzicht bei Kollisionsschaden; Bezeichnung für Haftungsreduzierung bei bestimmten Autovermietern	SIPP-Code	Standard Interline Passenger Procedures Code – Klassifizierungscode für Mietfahrzeuge, der von ACRISS (s. o.) veröffentlicht wurde.
d. h.	das heißt	SUV	Sport Utility Vehicle; Geländewagen
evtl.	eventuell	u. a.	unter anderem
e. V.	eingetragener Verein	Unfallersatzwagen	Typischerweise ein Mietwagen, der durch einen Unfall als Ersatzfahrzeug in Anspruch genommen wird.
etc.	et cetera		
ggf.	gegebenenfalls	z. B.	zum Beispiel

12 Literaturverzeichnis

[ACRISS 2018]

Association of Car Rental Industry Systems Standards; <http://www.acriss.org/de/>; abgerufen 26.11.2018.

[DasTelefonbuch]

Das Telefonbuch; Deutsche Telekom Medien GmbH und Partnerfachverlage, <http://www.dastelefonbuch.de>, abgerufen im Januar 2018.

[Deutscher Städtetag]

Deutscher Städtetag; Mitglieder des Deutschen Städtetages; <http://www.staedtetag.de/mitglieder/>, Einwohnerzahl Stand 31.12.2016; abgerufen 26.11.2018.

[Gabler 2004]

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

[GelbeSeiten]

Gelbe Seite – Branchenbuch; Deutsche Telekom Medien GmbH und Partnerfachverlage, <http://www.gelbeseiten.de>; abgerufen im Januar 2018.

[GoogleMaps]

Google Maps – Location Based Service; Google, <https://www.google.de/maps/>; abgerufen im Januar 2018.

[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; allesklar.com AG, <http://www.meinestadt.de>; abgerufen im Januar 2018.

[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 2018] dargestellt.

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

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

CLMR (z. B. VW Golf)

1. Stelle »C«: Compact
2. Stelle »L«: Limousine
3. Stelle »M«: manuelle Schaltung
4. Stelle »R«: mit Klimaanlage.

1. Stelle des SIPP-Codes	Bedeutung	PKW	SUV
M	Mini	Smart Fortwo, Toyota Aygo, Opel Adam, FIAT 500, Ford Ka, VW Up, Fiat Panda	
E	Kleinwagen	VW Polo, Renault Clio Kombi, Ford Fiesta, Opel Corsa, Fiat 500C, Seat Toledo, Seat Ibiza	
H	Kleinwagen Elite	Audi A1	
C	Kompaktklasse	VW Golf, BMW 1er, Opel Astra, Mercedes A-Klasse, Ford Focus, Ford C-Max, Mini Cooper, Seat Leon, Seat Arona, Seat Altea, Citroen DS3, Volvo V40	
D	Kompaktklasse Elite	Mercedes A-Klasse, Infiniti Q30, Audi Q2	
I	Mittelklassewagen	VW Passat, VW Touran, Opel Insignia, BMW 2er Active Tourer, Skoda Octavia Kombi, Mercedes B-Klasse, Citroen DS4, Skoda Yeti, Ford Mondeo	Ford Kuga, VW Tiguan, Mazda CX5
J	Mittelklassewagen Elite	Opel Insignia, Mercedes CLA Kombi	
S	Standardklasse	VW CC, Skoda Superb, Ford S-Max, VW Sharan, VW Passat, Volvo V60, BMW 2er, Mercedes CLA, Opel Cascada	Ford Kuga, VW Tiguan
F	Gehobene Mittelklasse	Mercedes C-Klasse, BMW 3er, VW Sharan, Jaguar XE, BMW X1, Ford Galaxy, Seat Alhambra	Ford Kuga, Volvo XC60, Range Rover Evoque
P	Premiumklasse	Mercedes E-Klasse, BMW 5er, Audi A6, BMW X3, Audi TT, Mercedes SLC	LandRover Discovery
L	Luxusklasse	Audi A6, BMW 7er, BMW 5er, BMW 4er, BMW X4, BMW X6, Mercedes E-Klasse, Mercedes V-Klasse, Mercedes S-Klasse	VW Touareg, Mercedes GLE
X	Spezial	BMW X5, BMW 7er, Mercedes S-Klasse, Mercedes CLS, Audi A8, BMW 6er Coupé, Mercedes E-Klasse Cabrio	Ford Edge, Porsche Macan, Porsche Cayenne, Volvo XC90, Range Rover Evoque, Range Rover Sport

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

Anhang C – Informationen zu Fraunhofer IAO

Die Fraunhofer-Gesellschaft ist die führende Organisation für angewandte Forschung in Europa. Unter ihrem Dach arbeiten 72 Institute und Forschungseinrichtungen an Standorten in ganz Deutschland, mit knapp 25 000 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 600 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 2018 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 eins, 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.