

MARKTPREISSPIEGEL MIETWAGEN DEUTSCHLAND 2015

Marktpreisspiegel Mietwagen
Deutschland 2015

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 bibliogra-
fische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de>
abrufbar.

ISBN: 978-3-8396-0958-3

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

© by FRAUNHOFER IAO, 2015

Verlag und Druck:

FRAUNHOFER Verlag Fraunhofer-Informationszentrum Raum
und Bau IRB
Postfach 800469, 70504 Stuttgart
Nobelstraße 12, 70569 Stuttgart
Telefon: 07 11/9 70–25 00
Telefax: 07 11/9 70–25 08
E-Mail: verlag@fraunhofer.de
URL: <http://verlag.fraunhofer.de>

Druck & Bindung: Konrad Tritsch GmbH, Ochsenfurt-Hohe-
stadt

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 23. Februar bis 31. Juli 2015
erhoben.

Fraunhofer »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2015« in Kürze

Der »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2015« 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 2015 wurde vom Fraunhofer IAO unter Anwendung der im Folgenden detailliert erläuterten wissenschaftlichen Methodik im Zeitraum vom 23. Februar bis 31. Juli 2015 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 zehn bedeutendsten Anbietern (Avis, Buchbinder, Budget, Caro, CC Rent a car, Enterprise, Europcar, Hertz, Sixt und STARCAR), die verbindlich buchbare Angebote aufweisen. Es wurden keine starren Listenpreise erhoben, sondern Angebotspreise.
- Fraunhofer gibt den Marktpreis wieder, den eine selbstzahlende Privatperson bezahlt. Sonderkonditionen für Vorauszahlungen werden nicht berücksichtigt. Dieser Preis wird als »Normaltarif« bezeichnet.
- Insgesamt sind bei beiden Erhebungen für die Zeiträume eins, drei, fünf und sieben Tage etwa 1 292 000 Daten von ca. 5 980 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 Postleitzahlbereich 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-Klassifizierung wurde zusätzlich zu Schwacke 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-Klassifizierung 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 Internet-Erhebung 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 historischen Preisentwicklungen oder Marktmerkmale. Damit konnte auch nachgewiesen werden, dass das Internet keinen Sondermarkt darstellt, sondern ähnliche Preise wie bei einer telefonischen Buchung gelten (Kapitel 7, 8 und 9).

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

Die Erhebung in der 8. Ausgabe 2015 enthält ebenfalls eine Analyse der Marktentwicklung im Vergleich zum Vorjahr sowie ausführliche Analysen der Preisentwicklung 2011 bis 2015. Gegenüber 2014 konnten Preissteigerungen in den kleineren Klassen und Preisenkungen im oberen Segment verzeichnet werden. Als durchschnittlicher Preis für ein Fahrzeug nach Eurotax-Schwache Klasse 5 wurden circa 90 Euro für einen Tag und circa 237 Euro für sieben Tage ermittelt.

Dazu kommt eine Analyse der letzten 5 Jahre für die Internet-basierte sowie telefonische Erhebung.

Inhalt

Fraunhofer »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2015« 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	28
2.3.3 Berücksichtigung von mittelgroßen und kleinen Mietwagenanbietern	30
2.4 Auswertung der ermittelten Daten	31
2.5 Erfahrungen	32
2.5.1 Erhebung auf Internetbasis	32
2.5.2 Erhebung auf telefonischer Basis	32
2.5.3 Klassifizierung von Fahrzeugen	33
3 Mietwagenpreise auf Internet-Basis für Personenkraftwagen (Pkw)	35
3.1 Erläuterung der Tabellen	35
3.2 Basistabellen nach Schwacke-Klassifizierung bundesweit	38
3.3 Basistabellen nach Schwacke-Klassifizierung für den einstelligen Postleitzahlbereich	39
3.4 Basistabellen nach ACRISS-Klassifizierung bundesweit	42
3.5 Basistabellen nach ACRISS-Klassifizierung für den einstelligen Postleitzahlbereich	43
4 Mietwagenpreise auf Internet-Basis für Geländewagen	47
4.1 Erläuterung der Tabellen	47
4.2 Basistabellen nach Schwacke-Klassifizierung bundesweit	48
4.3 Basistabellen nach Schwacke-Klassifizierung für den einstelligen Postleitzahlbereich	49
4.4 Basistabellen nach ACRISS-Klassifizierung bundesweit	51
4.5 Basistabellen nach ACRISS-Klassifizierung für den einstelligen Postleitzahlbereich	52

5	Abhängigkeit des Preises vom Anmietzeitpunkt	54
6	Mietwagenpreise telefonische Erhebung	56
6.1	Erläuterung der Tabellen	56
6.2	Basistabellen der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifizierung bundesweit	58
6.3	Basistabellen der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifizierung für den einstelligen Postleitzahlbereich	59
7	Auswertungen und Interpretation der Ergebnisse	62
7.1	Preisschwankungen zwischen Postleitzahlbereichen	62
7.2	Vergleich der Anbietergruppen bei telefonischer Erhebung	62
7.3	Vergleich zwischen telefonischer Erhebung und Internet-Erhebung	65
8	Einordnung der Ergebnisse im Vergleich	68
8.1	Vergleich der Internet-Erhebung 2015 mit 2014	68
8.2	Vergleich der telefonischen Erhebung 2015 mit 2014	70
8.3	Vergleich der telefonischen Erhebungen: Internetanbieter und sonstige Anbieter 2015 mit 2014	72
9	Analyse der Preisentwicklungen 2011 bis 2015	74
9.1	Preisentwicklung der Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifizierung 2, 5 und 8	74
9.2	Preisentwicklung der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifizierung E, I und L	76
9.3	Preisentwicklung der Telefon-Erhebung nach Schwacke-Klassifizierung 2, 5 und 8	77
9.4	Preisentwicklung der Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifizierung für die Jahre 2011, 2013 und 2015	78
9.5	Preisentwicklung der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifizierung für die Jahre 2011, 2013 und 2015	79
9.6	Preisentwicklung der Telefon-Erhebung nach Schwacke-Klassifizierung für die Jahre 2011, 2013 und 2015	80
10	Zusammenfassung und Ausblick	81
11	Glossar und Abkürzungsverzeichnis	82
12	Literaturverzeichnis	83

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

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Anzahl aktueller Fahrzeugausführungen Opel Astra Fließheck in bestimmter Schwacke-Klasse	33
Tabelle 2:	Ranking der 20 größten Städte Deutschlands nach Einwohnerzahlen, Stand 31.12.2013 [Deutscher Städtetag]	35
Tabelle 3:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	38
Tabelle 4:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – einstelliger PLZ-Bereich	39
Tabelle 5:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – bundesweit	42
Tabelle 6:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – einstelliger PLZ-Bereich	43
Tabelle 7:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	48
Tabelle 8:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Geländewagen – einstelliger PLZ-Bereich	49
Tabelle 9:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	51
Tabelle 10:	Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	52
Tabelle 11:	Ergebnisse der telefonischen Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	58
Tabelle 12:	Ergebnisse der telefonischen Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – einstelliger PLZ-Bereich	59
Tabelle 13:	Telefonische Erhebung: Vergleich der Durchschnittswerte von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	64
Tabelle 14:	Vergleich zwischen telefonischer Erhebung und Internet-Erhebung, Pkw – bundesweit	66
Tabelle 15:	Internet-Erhebung: Vergleich zwischen 2015 mit 2014, Pkw – bundesweit	69
Tabelle 16:	Telefonische Erhebung: Vergleich zwischen 2015 mit 2014, Pkw – bundesweit	71
Tabelle 17:	Telefonische Erhebung: Vergleich zwischen 2015 mit 2014 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	73
Tabelle 18:	Bedeutung der ersten Stelle des SIPP-Codes und Eingruppierung von Beispielfahrzeugen nach ACRISS-Klassifikation im Rahmen der Preisermittlung, für Pkw und Geländewagen	84

Tabelle 19:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – zweistelliger PLZ-Bereich	85
Tabelle 20:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, 20 größten deutschen Städte	109
Tabelle 21:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – zweistelliger PLZ-Bereich	115
Tabelle 22:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, 20 größten deutschen Städte	147

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Vorgehen bei der Studiererstellung	21
Abbildung 2:	Internet-erhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlenbereichen, bundesweit	27
Abbildung 3:	Internet-erhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke, bundesweit	28
Abbildung 4:	Internet-erhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach ACRISS, bundesweit	29
Abbildung 5:	Telefonische Erhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlenbereichen, bundesweit	29
Abbildung 6:	Telefonische Erhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke, bundesweit	30
Abbildung 7:	Erläuterung der Ergebnistabellen für die Internet-Erhebung (Tabellenausschnitt aus Kapitel 3.3)	36
Abbildung 8:	Mittelwerte der Preise für Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	38
Abbildung 9:	Mittelwerte der Preise für Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – bundesweit	42
Abbildung 10:	Mittelwerte der Preise für Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	48
Abbildung 11:	Mittelwerte der Preise für Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	51
Abbildung 12:	Durchschnittliche Abweichung des Anmietpreises in Abhängigkeit vom Anmietzeitpunkt im Vergleich zum Anmietpreis in sieben Tagen	54
Abbildung 13:	Erläuterung der Ergebnistabellen für die telefonische Erhebung (Tabellenausschnitt aus Kapitel 6.3)	56
Abbildung 14:	Mittelwerte der Preise für telefonischen Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	58
Abbildung 15:	Beispiel – Mittelwerte \pm Standardabweichung für Fahrzeuge der Klasse 5, Anmietdauer 3 Tage, Internet- Erhebung – Pkw, zweistelliger PLZ-Bereich	62
Abbildung 16:	elefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung der Durchschnittswerte von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	64
Abbildung 17:	Vergleich Mittelwerte für telefonische Erhebung und Internet-Erhebung, Pkw – bundesweit	66
Abbildung 18:	Prozentuale Abweichung zwischen telefonischer Erhebung und Internet-Erhebung, Pkw – bundesweit	67

Abbildung 19:	Internet-Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2015 mit 2014, Pkw – bundesweit	69
Abbildung 20:	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2015 mit 2014, Pkw – bundesweit	71
Abbildung 21:	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2015 mit 2014 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	73
Abbildung 24:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2011 bis 2015 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2011, Pkw – bundesweit, Internet	75
Abbildung 23:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2011 bis 2015 für Schwacke-Klasse 5 in Bezug auf den Mittelwert 2011, Pkw – bundesweit, Internet	75
Abbildung 22:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2011 bis 2015 für Schwacke-Klasse 2 in Bezug auf den Mittelwert 2011, Pkw – bundesweit, Internet	75
Abbildung 27:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2011 bis 2015 für ACRISS-Klasse L in Bezug auf den Mittelwert 2011, Pkw – bundesweit, Internet	76
Abbildung 25:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2011 bis 2015 für ACRISS-Klasse E in Bezug auf den Mittelwert 2011, Pkw – bundesweit, Internet	76
Abbildung 26:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2011 bis 2015 für ACRISS-Klasse I in Bezug auf den Mittelwert 2011, Pkw – bundesweit, Internet	76
Abbildung 30:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte 2011 bis 2015 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2011, Pkw – bundesweit, Telefon	77
Abbildung 28:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2011 bis 2015 für Schwacke-Klasse 2 in Bezug auf den Mittelwert 2011, Pkw – bundesweit, Telefon	77
Abbildung 29:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte 2011 bis 2015 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2011, Pkw – bundesweit, Telefon	77
Abbildung 32:	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2011, 2013 und 2015, Pkw – bundesweit, Internet	78
Abbildung 33:	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2011, 2013 und 2015, Pkw – bundesweit, Internet	78
Abbildung 31:	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2011, 2013 und 2015, Pkw – bundesweit, Internet	78

Abbildung 34:	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2011, 2013 und 2015, Pkw – bundesweit, Internet	79
Abbildung 35:	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2011, 2013 und 2015, Pkw – bundesweit, Internet	79
Abbildung 36:	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2011, 2013 und 2015, Pkw – bundesweit, Internet	79
Abbildung 37:	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2011, 2013 und 2015, Pkw – bundesweit, Telefon	80
Abbildung 38:	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2011, 2013 und 2015, Pkw – bundesweit, Telefon	80
Abbildung 39:	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2011, 2013 und 2015, Pkw – bundesweit, Telefon	80

1 Einleitung

Die aktuelle Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGH) orientiert sich bei unfallbedingtem 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 23. Februar bis 31. Juli 2015 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 1 274 766 Einzelpreise von 1 834 Anmietstationen und per Telefon 17 074 Einzelpreise von 5 983 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 2015], im Unfallersatzgeschäft ist dagegen die Einteilung nach der Klassifizierung von EurotaxSchwacke [Schwacke 2015A] üblich. 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 können durchaus günstigere Preise erzielt werden.

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 (2011–2015).

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 nahe kommt. 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].

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 2014]). 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 6023 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 Anmietzenario 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 Anmiet-situation »vorge-spielt« 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 Anmietdauer ein, drei, fünf und sieben Tage;

- Angabe der zugrunde liegenden Anzahl von Einzelwerten und Anmietstationen bzw. Nennungen;
- Vergleichende Darstellung der Ergebnisse von Internet-Erhebung 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 Eurotax-Schwacke erstellt wurde und in entsprechenden Publikationen für einzelne Fahrzeuge veröffentlicht ist [Schwacke 2015A, Schwacke 2014]. Aus diesem Grund wurde in der Studie 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. Gleichzeitig 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 ausge-

gangen, 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.

Die gegenwärtige Arbeitsweise 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 23. Februar bis 31. Juli 2015 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.

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

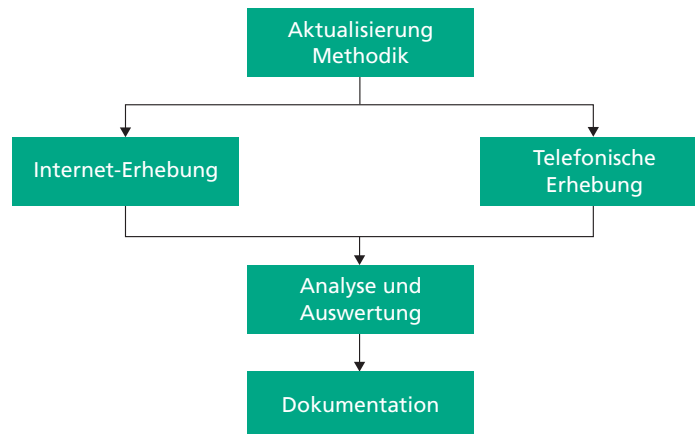


Abbildung 1: Vorgehen bei der Studiererstellung

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.

Internet-Erhebung und telefonische Erhebung

Die Methodik diente als Grundlage für die anonymen, deutschlandweiten Erhebungen über Telefon und Internet, die von Februar bis Juli 2015 durchgeführt wurden. Die Einzeldaten der beiden Erhebungen bilden die Grundlage der Studie.

Analyse & Auswertung

Für die Auswertung und die Qualitätssicherung wurden eigene Softwareprogramme erstellt, die auf Basis einer Datenbank umfassende Analysen ermöglichen. Insgesamt konnten für die Auswertung 1 274 766 Einzelwerte der Erhebung über das Internet sowie 17 074 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: eins, 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 Anmiet-situation herangezogen. Diese umfassen:

- Anmietung und Rückgabe zu regulären Öffnungszeiten (9–16 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, Winterreifen) – sofern extra ausgewiesen und nicht bereits im Preis enthalten;
- Haftungsreduzierung bzw. Haftungsbeschränkung mit typischer Selbstbeteiligung (meist zwischen 750 und 950 €);
- Unbegrenzte km oder Inklusiv-Kilometer von mindestens 150 km 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.

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 <http://www.gelbeseiten.de>;

- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Das Telefonbuch« im Internet-Angebot unter <http://www.telefonbuch.de>;
- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Meine Stadt« im Internet-Angebot unter <http://www.meinestadt.de>;
- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Google Maps« im Internet-Angebot unter <https://www.google.de/maps>;
- Stationsverzeichnisse der Mietwagenanbieter Avis, Buchbinder, Budget, CC Rent a car, Caro, Enterprise, Europcar, Hertz, Sixt und STARCAR.

Nach einer ersten Qualitätssicherung konnte ein Datenpool von insgesamt 6 023 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.

Von den ursprünglich 6 023 Einzeladressen von Anmietstationen im gesamten Bundesgebiet konnten nach dieser Bereinigung 5 983 Stationen von relevanten Anbietern im Normaltarif-Geschäft für die Durchführung der Erhebung genutzt werden.

Grundgesamtheit für Internet-Erhebung

Grundlage für die Internet-Erhebung 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, CC Rent a car, Caro, Enterprise, Europcar, Hertz, Sixt und STARCAR. Zusammen

wiesen diese zehn Anbieter ein Netz von bundesweit 1 834 Anmietstationen auf (Stand 31.07.2015; ohne Flughafen- und Sonderstationen).

Im Zuge der Durchführung der Internet-Erhebung wurde bei den erfassten 1 834 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 (303), Buchbinder (105), Budget (152), CC Rent a car (14), Caro (43), Enterprise (133), Europcar (430), Hertz (193), Sixt (435) sowie STARCAR (26).

Angebote von Handelsplattformen, die vor allem den Reise- und Urlaubsmarkt bedienen, wie <http://www.expedia.de>, <http://www.opodo.de>, <http://www.billigermietwagen.de>, <http://www.mietwagenmarkt.de>, <http://www.autoeurope.de> oder <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 Anmietszenarios aufgenommen werden. Insgesamt umfasste der Adressbestand für die telefonische Erhebung alle ermittelten 6 023 Anmietstationen. 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 wurde für alle 6 023 Anmietstationen ein Vorgabewert für die pro Anruf abzufragende Fahrzeugklasse und Anmietdauer generiert. Insgesamt wurden auf diese Weise Vorgabewerte für vier Anrufe pro Station erzeugt. 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.

Im Zuge der Durchführung der telefonischen Erhebung wurde festgestellt, dass von den ursprünglich erfassten 6 023 Stationen bei insgesamt 5 983 Stationen eine Preisanfrage mit verbindlicher Buchung möglich war.

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 Anmietzenarien 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 €).

Die Durchführung der Internet-Erhebung erfolgte im Zeitraum 23. Februar bis 31. Juli 2015. Jede Anmietstation wurde in diesem Zeitraum mehrmals mit allen jeweils verfügbaren Fahrzeugen abgefragt. Insgesamt wurden im Rahmen der Internet-Erhebung 1 742 429 Einzelpreise von 2 058 Anmietstationen ermittelt. Davon lagen

161 Stationen an Flughäfen mit 114 138 Werten, welche in der Analyse nicht berücksichtigt wurden. Weitere 20 266 Werte von 63 Stationen wurden nicht mit einbezogen, da es sich um Sonderstationen für Militär, Kreuzfahrten oder zur Bereitstellung für Großunternehmen handelte. Bei 333 259 Werten, die beispielsweise unter 150 Inklusiv-Kilometer aufwiesen oder vom Fahrzeugtyp Transporter/Lkw waren, flossen ebenfalls nicht in die Auswertung ein. Letztendlich wurden in der Analyse insgesamt 1 274 766 Daten verarbeitet, unterteilt in 1 186 612 Preisangaben für Pkw und 88 154 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.

Abbildungen 3 und 4 zeigen die Verteilung der einzelnen Fahrzeugklassen (bundesweit) nach Schwache und ACRISS-Klassifizierung und ebenfalls für Pkw und Geländewagen. In Abbildung 3 fällt auf, dass die Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse für die Klassen 1 bis 4 und 10 deutlich geringer ist als für die anderen Klassen. Das rührt daher, dass niedrige und hohe Klassen generell weniger angeboten werden. Ausführlichere Daten sind im Tabellenteil mit enthalten.

Die Grafiken veranschaulichen, dass in den einstelligen Postleitzahlbereichen eine etwas unter-

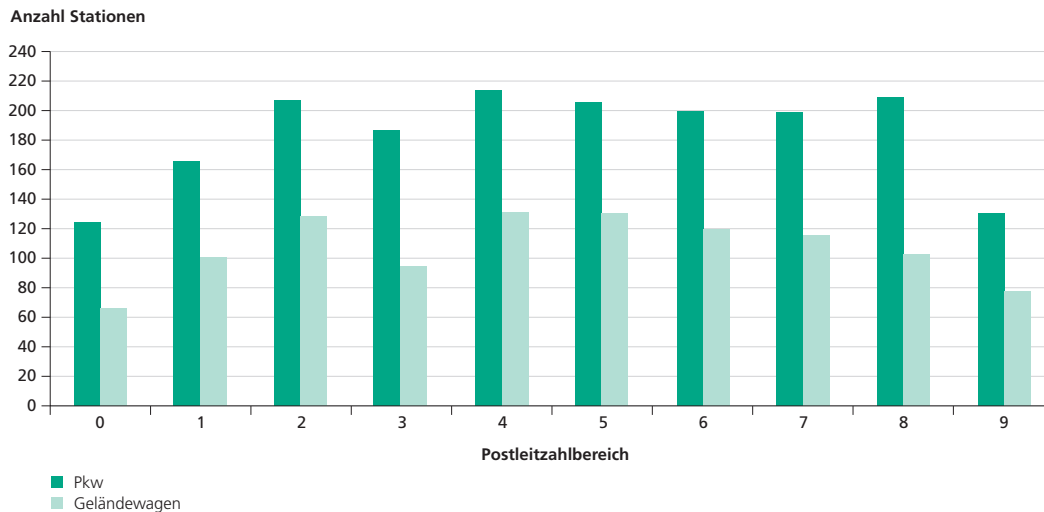


Abbildung 2: Interneterhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlenbereichen, bundesweit

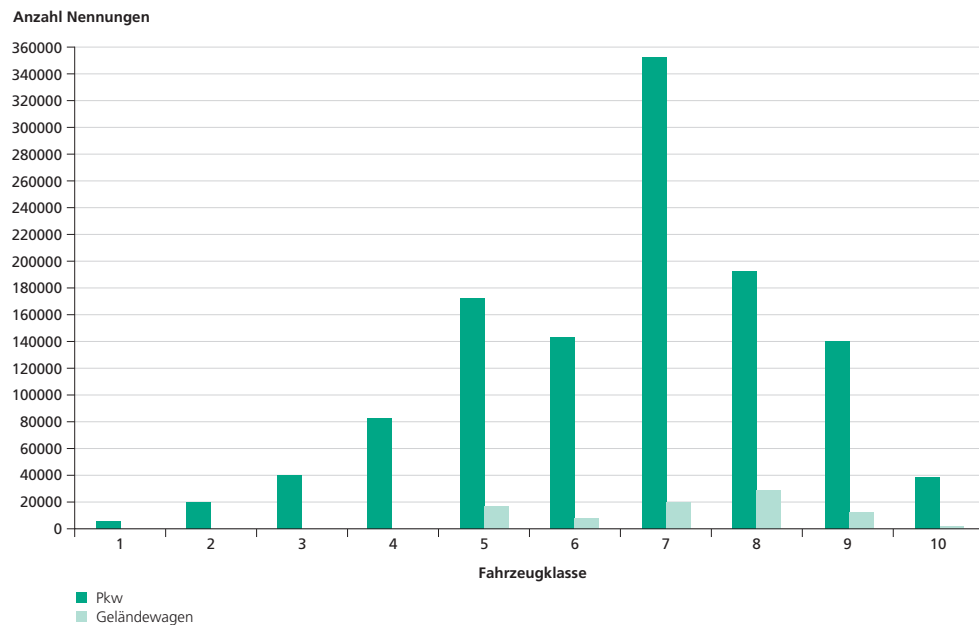


Abbildung 3: Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke, bundesweit

schiedliche 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 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;

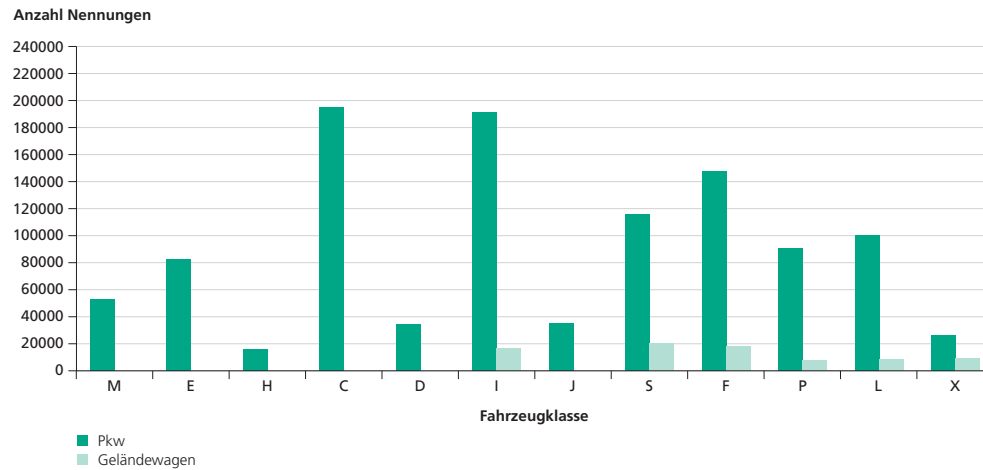


Abbildung 4: Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach ACRISS, bundesweit

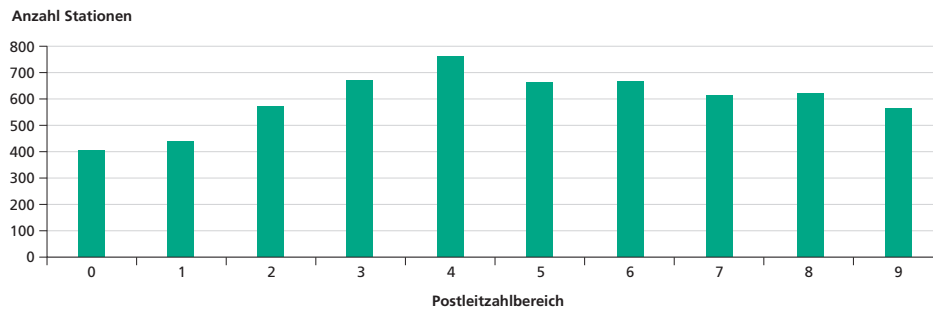


Abbildung 5: Telefonische Erhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlenbereichen, bundesweit

- Preis (inkl. Umsatzsteuer);
- Anmerkungen.

Es wurden die Kriterien für ein valides Anmietzenario (s. o.) angewendet. Alle abgefragten Preise

enthielten eine Mindestkilometeranzahl von 150 km, somit konnten 17 074 Preise für die Auswertung herangezogen werden. Die Haftungsreduzierung (mit typischer Selbstbeteiligung) war stets im abgefragten Preis enthalten.

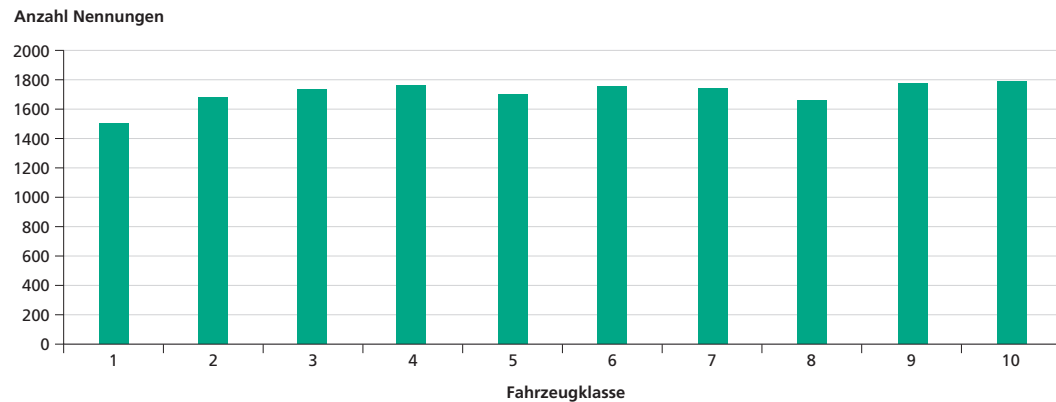


Abbildung 6: Telefonische Erhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke, bundesweit

Die Durchführung der telefonischen Erhebung erfolgte parallel zur Internet-Erhebung.

Insgesamt wurden im Rahmen der telefonischen Erhebung 17 074 Einzelpreise von 5 983 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.

2.3.3 Berücksichtigung von mittelgroßen und kleinen Mietwagenanbietern

Das Fraunhofer IAO führt für jede Ausgabe jeweils zwei Markterhebungen durch, eine telefo-

nische Erhebung (100 prozentige Telefonerhebung) und eine Internet-basierte Erhebung (100 prozentige Internet-Erhebung). Die Internet-Erhebung wird bewusst mit acht 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 »Gelbe Seiten« (Internet), über »Das Telefonbuch« (Internetausgabe) 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 6 023 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 acht 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 Studienkapitel 8 »Auswertung und Interpretation der Daten« 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 Klassifikation von Eurotax-Schwacke [Schwacke 2015A] 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 aller beispielhaft angegebenen Fahrzeuge nach EurotaxSchwacke [Schwacke 2014A]. War eine Klassifizierung nicht eindeutig, so wurde die niedrigere Klasse gewählt – damit sind die in den Tabellen angegebenen Tabellenwerte tendenziell eher höher als niedriger.

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

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

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

Die Auswertungs- und Analysesoftware unterstützte die umfangreichen Qualitätssicherungs-

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

Durch eine automatische Datenübernahme in die für den Druck eingesetzten Layoutprogramme mit zusätzlicher stichprobenhafter Kontrolle 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 Internet-Erhebung 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 nicht gegeben. Die Mietfahrzeuge sind bzgl. ihrer technischen Daten nicht sehr

detailliert beschrieben. Dies erschwert die Zuordnung der Fahrzeuge zu der Schwacke-Klassifikation.

- Bei den Anbietern Avis, Budget, Caro, Europcar, Hertz und Sixt sind bei den Auswertungen Kilometerbeschränkungen für einen Teil der Fahrzeuge zu berücksichtigen. Das bedeutet für die Auswertung, dass Anmietungen mit weniger als 150 km Inklusivleistung am Tag nicht berücksichtigt wurden. Bei STARCAR sind die geplanten Kilometer vor der Buchung bereits anzugeben.

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.
- Anders als in den Vorjahren sind Werte für Selbstbeteiligung und Kilometerleistung deutlich einheitlicher als früher. Viele sonstige Anbieter haben sich den Werten der Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit angepasst.
- Es erfolgt seit einigen Jahren eine Standardisierung der Rahmendaten der Vermietung über alle Anbieter hinweg.
- Bei den Anbietern war teilweise eine »hohe Flexibilität« festzustellen – einige Wünsche werden auf Nachfragen möglich gemacht.
- Viele Anbieter, auch die großen Anbieter, bieten in den Randgruppen 1 und 2 sowie 9 und 10 wieder verstärkt Fahrzeuge an.

Bei der Abfrage von Preisen bei den großen Anbietern war es den Angerufenen häufig peinlich, dass das größere Auto häufig billiger war als das kleinere.

- 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 Hauptmietzeitraum unter der Woche befindet und die Fahrzeuge am Wochenende sowieso nicht genutzt würden. Zudem wurde dieses Preisvorteil oft als Bonus für den potenziellen Kunden verkauft.
- Die großen Anbieter scheinen manche Fahrzeuge der hohen Klassen bei Bedarf zu einer bestimmten Anmietstation zu überführen, wenn diese dort aktuell nicht vorhanden sind.
- Teilweise beschaffen die wenigen noch aktiven Autohäuser ihre Fahrzeuge über die Niederlassungen der großen Vermieter. Dieser Trend der Kooperation hat sich intensiviert.

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 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 erfolgt über die entsprechende SchwackeListe [Schwacke 2015A].

Die folgende Tabelle zeigt, dass beispielsweise ein Opel Astra Fließheck je nach Ausführung in verschiedenen Klassen eingeordnet wird. So ist beispielsweise ein Opel Astra 1.6 Fun ein Fahrzeug der Klasse 4, ein Opel Astra 1.4 Turbo Style hingegen ein Fahrzeug der Klasse 5 und ein Opel Astra 1.7 CDTI DPF Style ein Fahrzeug der Klasse 6. Die für eine korrekte Einklassifizierung notwendigen Detaildaten stehen möglicherweise für die Eingruppierung im Rahmen der Schadenregulierung nicht zur Verfügung.

Anzahl aktueller Fahrzeugausführungen	4	5	6	7	8
Opel Astra Benzin	5	29	6	1	1
Opel Astra Benzin	–	8	16	1	–

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

Die Tabelle 1 bezieht sich auf die Liste [Schwacke 2015A] und gibt an, wie viele der damals aktuell produzierten Opel Astra-Ausführungen der jeweiligen Schwacke-Klasse zugeordnet sind.

Diese Herausforderung trifft sowohl für die Schadenregulierung zu, als auch für jede Marktstudie, welche die Klassifikation nach Schwacke nutzt. Bei den einzelnen Abfragen sollte ein Mietpreis anhand eines konkreten Fahrzeugs, das zuvor

klassifiziert wurde, erhoben werden. Wird der Mietwagenpreis für eine bestimmte Schwacke-Klasse abgefragt, so müsste der Mietwagenanbieter für seine Auskunft zunächst auf Basis der Liste [Schwacke 2015A] jedes sich möglicherweise in dieser Klasse befindliche einzelne Fahrzeug genau klassifizieren (und anschließend genau genommen den Mittelwert über die einzelnen Fahrzeuge bilden).

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 2015]. 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 – Klassifizierungscode 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 mit ihrer Bezeichnung im Anhang aufgeführt sind.

Bei der Erfassung auf Internetbasis konnte bei fünf von acht Anbietern die beim Fahrzeug angegebene ACRISS-Klassifikation direkt für die Auswertung genutzt werden.

Von ACRISS wurde zusätzlich vor einiger Zeit ein Vorschlag für eine neue, erweiterte Klassifikation veröffentlicht. Anstelle der 9 Kategorien werden 18 Kategorien anhand des ersten Buchstabens unterschieden. Hiermit können die einzelnen Fahrzeugklassen genauer beschrieben werden.

Diese erweiterte Klassifikation wird seit diesem Jahr von Europcar und Hertz aktuell eingesetzt und in der Erhebung berücksichtigt. Alle genutzten SIPP-Codes werden im Anhang A mit Erläuterung noch einmal dargestellt und mit Beispielfahrzeugen versehen.

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 2011 bis 2015

In den folgenden Auswertungen werden die Preisentwicklungen der letzten fünf Jahre dargestellt. Als Referenzwerte werden die Preise von 2011 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-Klassifizierung 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 2011, hier als 0 Prozent angenommen, abweicht. Ein höherer Prozentwert bedeutet eine Preissteigerung gegenüber 2011, ein niedrigerer Prozentwert zeigt eine Preisreduzierung gegenüber 2011 an. Die Analyse wurde jeweils für die drei Anmietzeiträume ein, drei und sieben 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 2011, 2013 und 2015 beschränkt. In diesen Abschnitten wurde von einer Preisindexierung abgesehen – stattdessen wird der Preis selbst dargestellt.

9.1 Preisentwicklung der Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifizierung 2, 5 und 8

Die folgenden drei Abbildungen zeigen die Preisentwicklungen für die Schwacke-Klassen 2, 5 und 8 in Bezug auf den Mittelwert 2011. Ein Wert von 11 Prozent bei Klasse 2 für sieben Tage Anmietung im Jahre 2012 bedeutet, dass es zu einer Preissteigerung von 2011 auf 2012 kam. In Bezug auf 2015 kam es mit -6 Prozent zu einer Preissenkung gegenüber dem Wert von 2011.

Die Abbildungen zeigen, dass die Preise von 2011 bis 2015 sowohl gestiegen als auch gesunken sind. Für Klasse 2 sind die Preise beispielsweise bis 2013 gestiegen, 2014 jedoch wieder deutlich gefallen von maximal 16 Prozent Anstieg in 2013 auf -5 Prozent Abstieg 2014 für eine Anmietung von sieben Tagen.

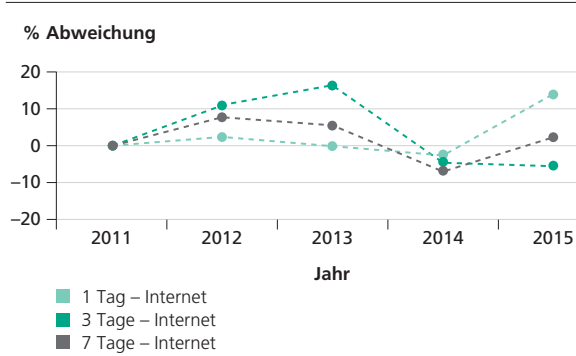


Abbildung 22: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2011 bis 2015 für Schwacke-Klasse 2 in Bezug auf den Mittelwert 2011, Pkw – bundesweit, Internet

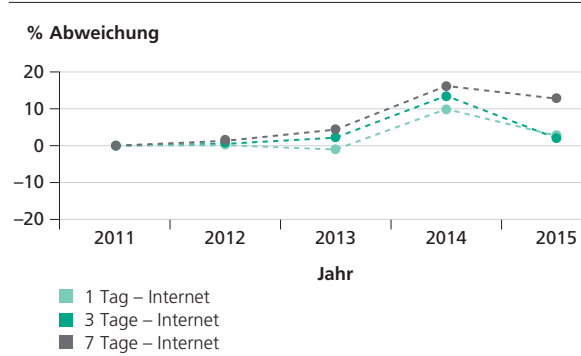


Abbildung 24: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2011 bis 2015 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2011, Pkw – bundesweit, Internet

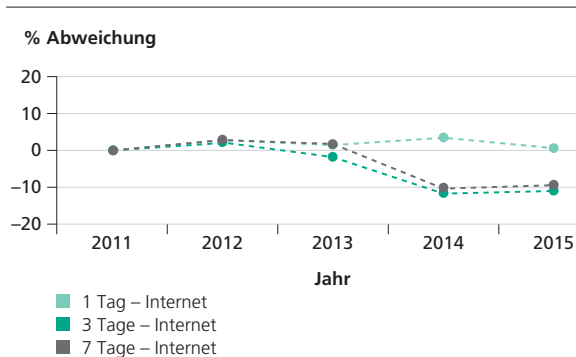


Abbildung 23: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2011 bis 2015 für Schwacke-Klasse 5 in Bezug auf den Mittelwert 2011, Pkw – bundesweit, Internet

9.2 Preisentwicklung der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifizierung E, I und L

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

Die Klassifikation nach ACRISS zeigt ebenfalls eine tendenzielle Preissteigerung bis 2013 und daran anschließend eine Preissenkung, außer für die Klasse L, bei der es für einen und sieben Tage zu einer Preissteigerung von bis zu 11 Prozent kam.

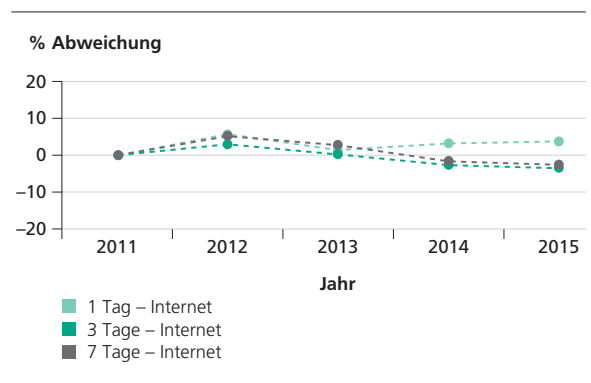


Abbildung 26: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2011 bis 2015 für ACRISS-Klasse I in Bezug auf den Mittelwert 2011, Pkw – bundesweit, Internet

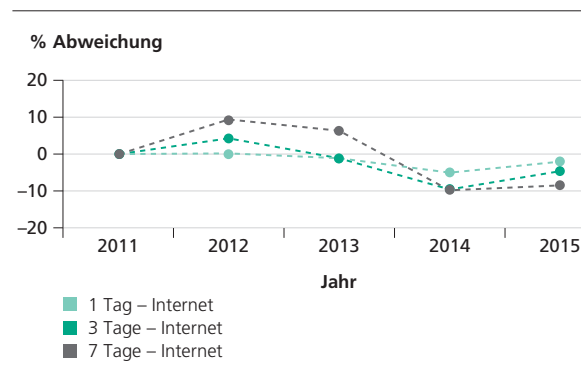


Abbildung 25: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2011 bis 2015 für ACRISS-Klasse E in Bezug auf den Mittelwert 2011, Pkw – bundesweit, Internet

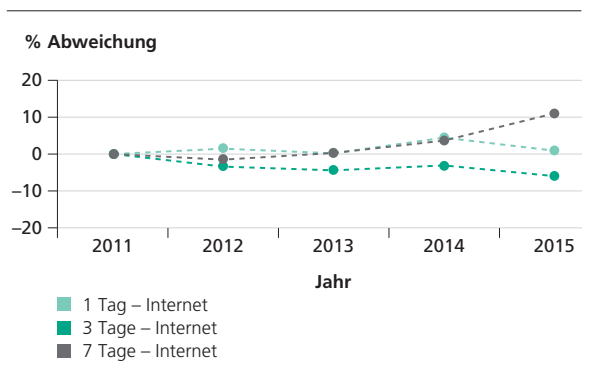


Abbildung 27: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2011 bis 2015 für ACRISS-Klasse L in Bezug auf den Mittelwert 2011, Pkw – bundesweit, Internet

9.3 Preisentwicklung der Telefon-Erhebung nach Schwacke-Klassifizierung 2, 5 und 8

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

Die Abbildungen zeigen Preissenkungen für alle vergleichenden Jahre. Eine Ausnahme bildet bei einer Anmietung von einem Tag die Klasse 5, bei der es ab 2014 zu einer Preissteigerung bis zu 7 Prozent kam.

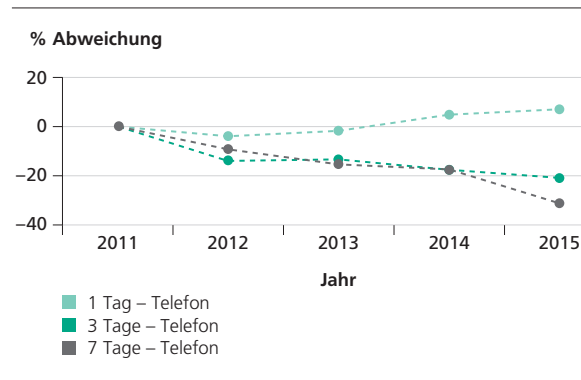


Abbildung 29: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte 2011 bis 2015 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2011, Pkw – bundesweit, Telefon

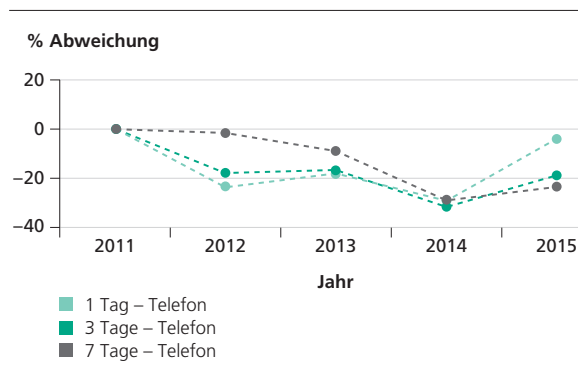


Abbildung 28: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2011 bis 2015 für Schwacke-Klasse 2 in Bezug auf den Mittelwert 2011, Pkw – bundesweit, Telefon

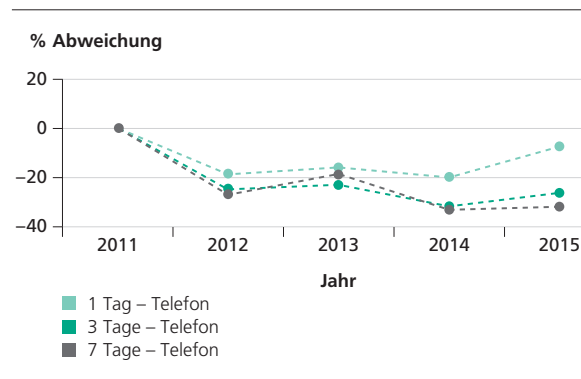


Abbildung 30: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte 2011 bis 2015 für Schwacke-Klasse 5 in Bezug auf den Mittelwert 2011, Pkw – bundesweit, Telefon

9.4 Preisentwicklung der Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifizierung für die Jahre 2011, 2013 und 2015

In den folgenden drei Abschnitten 9.4 bis 9.6 werden die Preisentwicklungen für alle Klassen nach Schwacke- sowie ACRISS-Klassifikation dargestellt. Zur besseren Übersichtlichkeit werden die einzelnen Erhebungszeiträume eins, drei und sieben Tage für die Jahre 2011, 2013 und 2015 getrennt voneinander betrachtet.

Die Abbildung 31 zeigt, dass die Preise für einen Tag nur geringe Abweichungen voneinander aufweisen, Ausnahmen bilden die Klassen 2 und 9, welche 2015 deutlich teurer sind. In den Abbildungen 32 wird deutlich, dass die ermittelten Preise 2015 gegenüber den Preisen 2013 für nahezu alle Klassen niedriger waren.

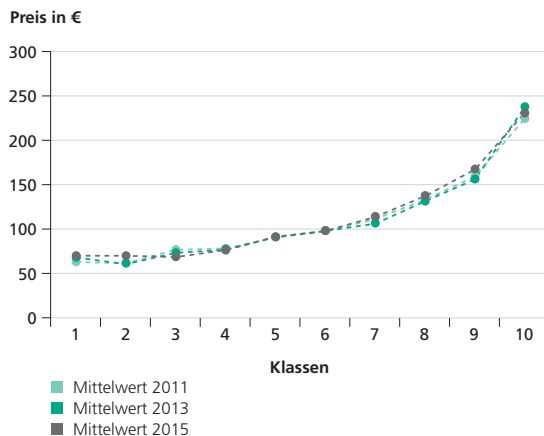


Abbildung 31: Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2011, 2013 und 2015, Pkw – bundesweit, Internet

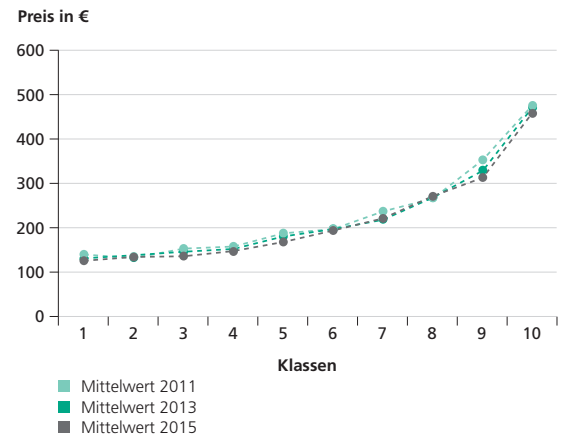


Abbildung 32: Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2011, 2013 und 2015, Pkw – bundesweit, Internet

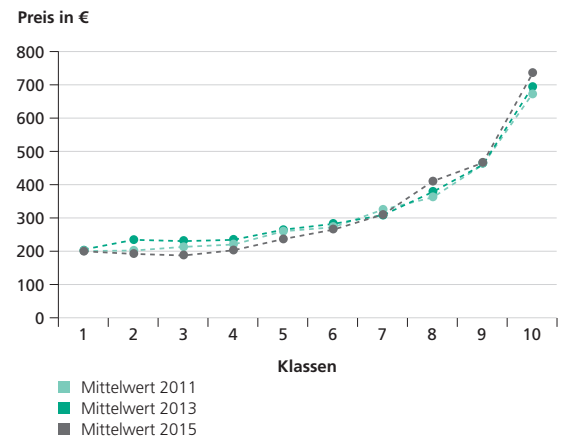


Abbildung 33: Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2011, 2013 und 2015, Pkw – bundesweit, Internet

Gleiches gilt auch für die Abbildung 33, wobei hier in den Klassen 7 bis 10, ein Preisanstieg zu verzeichnen ist.

Abbildungen 32 und 33 wird deutlich, dass die ermittelten Preise 2015 gegenüber den Preisen 2013 für nahezu alle Klassen niedriger waren, eine Ausnahme bilden die Klassen 7 bis 10, bei welchen ein Preisanstieg sichtbar ist.

9.5 Preisentwicklung der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifizierung für die Jahre 2011, 2013 und 2015

In der folgenden Auswertung werden die Preis-Mittelwerte der Internet-Erhebung nach der ACRISS-Klassifizierung für die Jahre 2011, 2013 und 2015 miteinander verglichen. Dabei wird deutlich, dass

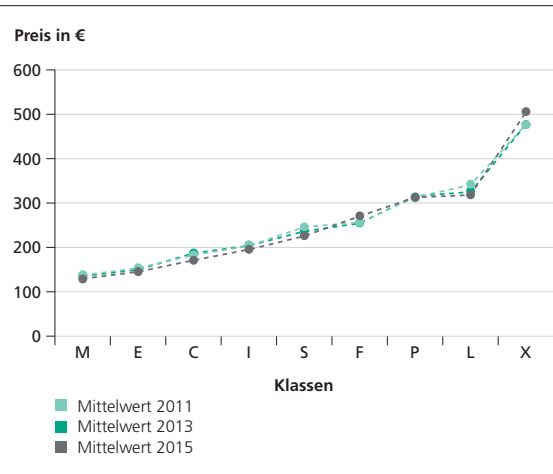


Abbildung 35: Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2011, 2013 und 2015, Pkw – bundesweit, Internet

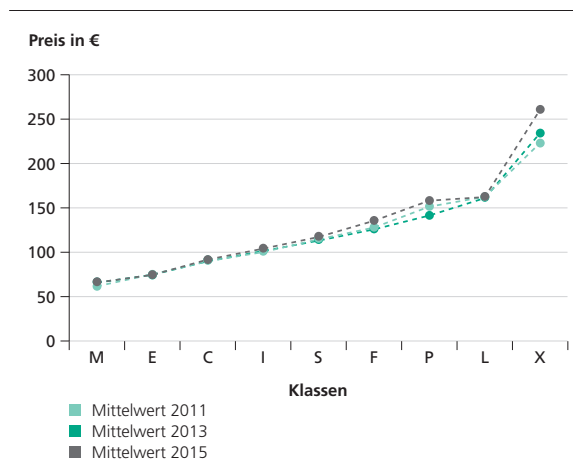


Abbildung 34: Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2011, 2013 und 2015, Pkw – bundesweit, Internet

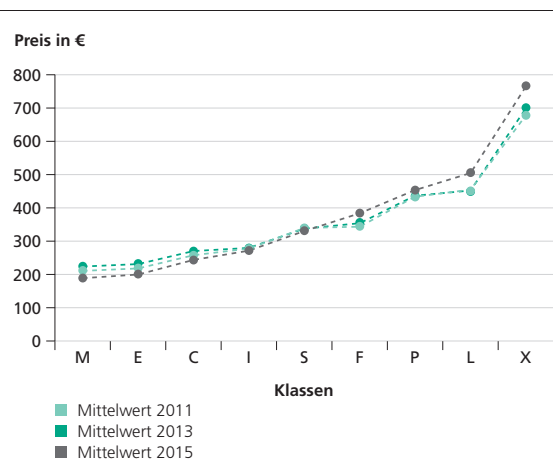


Abbildung 36: Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2011, 2013 und 2015, Pkw – bundesweit, Internet

die ermittelten Preise nur geringe Abweichungen voneinander aufweisen. Eine Ausnahme stellen die Werte für Klasse X dar, hier sind die Preise über alle Zeiträume und Jahre hinweg höher.

9.6 Preisentwicklung der Telefon-Erhebung nach Schwacke-Klassifizierung für die Jahre 2011, 2013 und 2015

In der folgenden Auswertung werden die Mittelwerte der Telefon-Erhebung nach der Schwacke-Klassifizierung für die Jahre 2011, 2013 und 2015 miteinander verglichen. Dabei wird deutlich, dass es fast durchweg zu Preissenkungen bis 2015 kam. Eine Ausnahme bildet die Klasse 10, bei welcher 2015 eine deutliche Preissteigerung gegenüber den Vorjahren zu verzeichnen war.

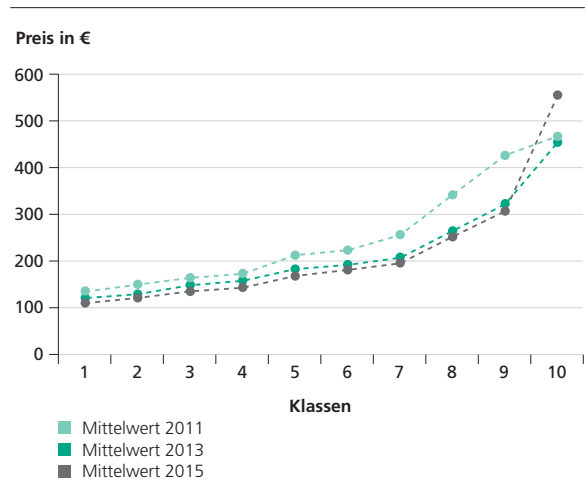


Abbildung 38: Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2011, 2013 und 2015, Pkw – bundesweit, Telefon

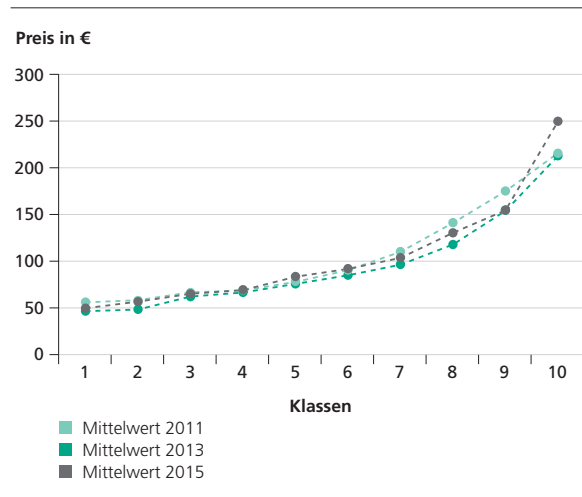


Abbildung 37: Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2011, 2013 und 2015, Pkw – bundesweit, Telefon

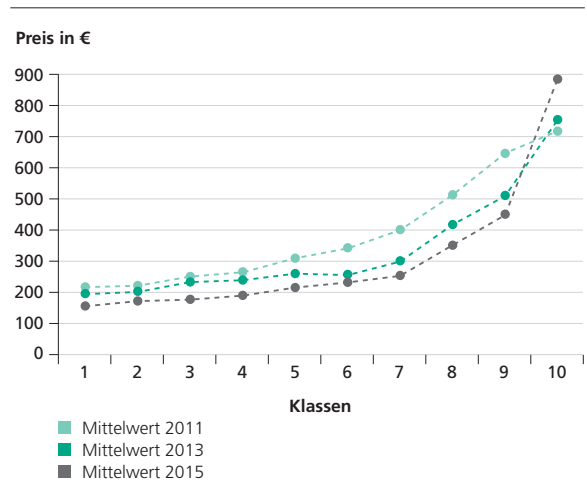


Abbildung 39: Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2011, 2013 und 2015, Pkw – bundesweit, Telefon

10 Zusammenfassung und Ausblick

Die Marktstudie 2015 wurde von dem neutralen Forschungsinstitut Fraunhofer IAO auf Basis wissenschaftlich fundierter Methoden und Erfahrungen der Marktstudien 2008 bis 2014 durchgeführt. Die Abfrage unter typischen Anmietbedingungen ermöglichte die Ermittlung marktüblicher Preise. Detaillierte Ergebnisse für zwei Erhebungen auf Basis von etwa 1 292 000 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 2015 wieder, dass das Internet kein Sondermarkt darstellt. Es gibt einen Mietwagenmarkt mit unterschiedlichen Vertriebskanälen und Werbemethoden. Die telefonisch abgefragten Preise sind auch 2015 teilweise günstiger als die über das Internet abgefragten Preise.

Auf Basis der bewährten Methodik des Fraunhofer IAO wurde in der hier vorliegenden Marktstudie 2015 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 Waver – 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 Waver – 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	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 2015]

Association of Car Rental Industry Systems Standards; <http://www.acriss.org/de/>; abgerufen 21.09.2015.

[DasTelefonbuch]

Das Telefonbuch; Deutsche Telekom Medien GmbH und Partnerfachverlage, <http://www.das-telefonbuch.de>, abgerufen im Januar 2015.

[Deutscher Städtetag]

Deutscher Städtetag; Mitglieder des Deutschen Städtetages; <http://www.staedtetag.de/mitglieder/>, Einwohnerzahl Stand 31.12.2013; abgerufen 29.09.2015

[Gabler]

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 2015.

[GoogleMaps]

Google Maps – Location Based Service; Google, <https://www.google.de/maps/>; abgerufen im Januar 2015.

[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, <http://www.statistik.wiso.uni-erlangen.de/forschung/d0081.pdf>; abgerufen 29.10.2015.

[MeineStadt]

Meine Stadt; allesklar.com AG, <http://www.meinestadt.de>; abgerufen im Januar 2015.

[Neidhardt 2007]

Neidhardt, Claus und Kremer, Jürgen: Untersuchung der Preisentwicklung für Autovermietungen gemäß SchwackeListe im Zeitraum von 2000 bis 2006; 11.06.2007, <http://www.bav.de/data/content/infoservice/data/1183358829-UntersuchungPreisentwicklung.pdf>; abgerufen 29.10.2015.

[Richter 2007]

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

[Schwacke 2014]

EurotaxSchwacke GmbH (Hrsg.): SCHWACKEListe Automietpreisspiegel – Automietpreise für PKW, Transporter, Kleinbusse; Verlag: EurotaxGlass's International AG, Freienbach, Schweiz; 2014.

[Schwacke 2015A]

EurotaxSchwacke GmbH (Hrsg.): SchwackeListe Automietwagenklassen I/2015; Verlag: Eurotax-Glass's International AG, Freienbach, Schweiz; 2015.

Anhang C – Informationen zu Fraunhofer IAO

Die Fraunhofer–Gesellschaft ist die führende Organisation für angewandte Forschung in Europa. Unter ihrem Dach arbeiten 66 Institute und Forschungseinrichtungen an Standorten in ganz Deutschland, mit knapp 24 000 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 500 Mitarbeiter – vorwiegend Ingenieure, Informatiker, Wirtschafts- und Sozialwissenschaftler – interdisziplinär zusammen. Zur Bearbeitung der

Forschungsaufträge stehen mehr als 14 000 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 2015 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.

ISBN 978-3-8396-0958-3



9 783839 609583