



**Fraunhofer**  
IAO

FRAUNHOFER-INSTITUT FÜR ARBEITSWIRTSCHAFT UND ORGANISATION IAO

# MARKTPREISSPIEGEL MIETWAGEN DEUTSCHLAND 2020

01	1	68,66	14	19	6,1
01	2	82,05	19	2	7,2
01	3	83,24	19	61	11,6
01	4	93,11	17	79	18,7
01	5	118,52	19	62	18,7
01	6	121,85	15	19	6,1
01	7	134,28	15	19	6,1
01	8	189,54	5	19	6,1
01	9	210,17	5	19	6,1
01	10	58,43	2	7	2,3
02	1	65,40	4	8	2,3
02	2	77,73	0	23	7,2
02	3	89,86	7	25	7,2
02	4	114,76	7	19	6,1
02	5	116,73	7	15	4,4
02	6	129,82	4	22	7,2
02	7	173,60	4	5	1,6
02	8	197,71	2	7	2,3
02	9		2	1	0,3
02	10		2	2	0,7

FRAUNHOFER  
  
 Marktpreisspiegel  
**MIETWAGEN**

**FRAUNHOFER VERLAG**



Marktpreisspiegel Mietwagen  
**Deutschland 2020**

# Impressum

## Kontaktadresse:

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

Druck & Bindung: RCOM Print GmbH, Würzburg-Rimpar

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

© FRAUNHOFER VERLAG, 2021  
Nobelstraße 12  
70569 Stuttgart  
[verlag@fraunhofer.de](mailto:verlag@fraunhofer.de)  
[www.verlag.fraunhofer.de](http://www.verlag.fraunhofer.de)

als rechtlich nicht selbständige Einheit der

Fraunhofer-Gesellschaft zur Förderung  
der angewandten Forschung e. V.  
Hansastraße 27 c  
80686 München  
[www.fraunhofer.de](http://www.fraunhofer.de)

Alle Rechte vorbehalten.

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

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

Die Bereitstellung der Daten in dieser Studie beruht auf  
Angaben Dritter und erfolgt ohne Anspruch und Garantie auf  
Richtigkeit, Aktualität oder Vollständigkeit der Daten Dritter.  
Der Herausgeber bzw. die Autoren übernehmen keine  
Haftung für eventuell verbliebene fehlerhafte Angaben und  
deren Folgen aufgrund fehlerhafter Angaben Dritter.  
Die Daten wurden im Zeitraum 8. Januar bis 8. November  
2020 erhoben.

# Fraunhofer »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2020« in Kürze

Der »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2020« 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 2020 wurde vom Fraunhofer IAO unter Anwendung der im Folgenden detailliert erläuterten wissenschaftlichen Methodik im Zeitraum vom 8. Januar bis 8. November 2020 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 acht bedeutendsten Anbietern<sup>1</sup> (Avis, Buchbinder, Budget, Enterprise, Europcar, Hertz, Interrent und Sixt), die verbindlich buchbare Angebote aufweisen. Es wurden keine starren Listenpreise erhoben, sondern reale Angebotspreise.
- Fraunhofer gibt den Marktpreis wieder, für den eine selbstzahlende Privatperson aufkommen muss. Sonderkonditionen für Vorauszahlungen werden nicht berücksichtigt. Dieser Preis wird als »Normaltarif« bezeichnet.
- Insgesamt sind bei beiden Erhebungen für die Mietzeiträume ein Tag sowie drei, fünf und sieben Tage etwa 3 005 000 Daten von ca. 2 990 Anmietstationen eingeflossen.
- Sowohl kleine und mittlere Anbieter als auch große Anbieter wurden berücksichtigt.
- Bei der telefonischen Erhebung sind die kleinen und mittleren Anbieter, bezogen auf ihren Marktanteil, etwas stärker gewichtet, da alle Anmietstationen gleich gewichtet wurden.
- Die Preise wurden anonym im Rahmen eines marktüblichen Anmietszenarios erhoben, umfassend dargestellt und erläutert.
- In den Preisen sind die Kosten für eine Haftungsreduzierung mit einer marktüblichen Selbstbeteiligung von ca. 750 bis 1500 Euro bereits enthalten.
- In den Preisen ist jeweils eine an die Jahreszeit angepasste Bereifung enthalten.
- Um die statistische Repräsentativität zu gewährleisten, wurden die Auswertungen bewusst auf den zweistelligen Postleitzahlbereich begrenzt.
- Eine Auswertung nach der ACRISS-Klassifikation wurde zusätzlich zur Auswertung nach Schwacke-Klassifikation durchgeführt, da sie insbesondere für die Anbieter im Mietwagenmarkt gebräuchlich und von großem Interesse ist.
- Die Preise für Geländewagen wurden separat ausgewertet und sind in Kapitel 4 dargestellt. Diese Auswertungen erfolgten bundesweit und für den einstelligen Postleitzahlbereich.

---

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

- Eine Auflistung von Beispielfahrzeugen nach der ACRISS-Klassifikation wird in Anhang A dargestellt.
- Eine Auswertung nach den 20 größten deutschen Städten wurde durchgeführt. Hierfür wurden die Einzelwerte aller Anmietstationen innerhalb einer Stadt aus der Interneterhebung genutzt (Anhang B).
- Kapitel 5 stellt den Preisverlauf im Erhebungszeitraum dar.
- Die Vergleichbarkeit der Preise zu den Vorjahren ist durch Umrechnungen auf einen dauerhaften Umsatzsteuersatz von 19 Prozent gegeben (vgl. Kapitel 2.2.4)

Die Erhebung in der 13. Ausgabe 2020 enthält ebenfalls eine Analyse der Marktentwicklung im Vergleich zum Vorjahr sowie ausführliche Analysen der Preisentwicklung 2016 bis 2020. Als durchschnittlicher Preis für ein Fahrzeug nach Schwacke Klasse 6 wurden ca. 95 Euro für einen Tag und ca. 278 Euro für sieben Tage ermittelt.

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

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

# Inhalt

Fraunhofer »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2020« in Kürze	3
Tabellenverzeichnis	9
Abbildungsverzeichnis	11
<b>1 Einleitung</b>	<b>15</b>
<b>2 Methodik</b>	<b>17</b>
2.1 Anforderungen an Methodik und Studie	17
2.2 Beschreibung der Methodik	21
2.2.1 Vorgehensweise für die Studie	21
2.2.2 Elemente der Methodik	23
2.2.3 Basisdaten	24
2.2.4 Ermittlung von Brutto-Preis bei wechselnden Umsatzsteuersätzen	26
2.3 Durchführung der Erhebungen	27
2.3.1 Erhebung auf Internetbasis	27
2.3.2 Erhebung auf telefonischer Basis	30
2.3.3 Berücksichtigung von mittelgroßen und kleinen Mietwagenanbietern	31
2.4 Auswertung der ermittelten Daten	32
2.5 Erfahrungen	33
2.5.1 Erhebung auf Internetbasis	33
2.5.2 Erhebung auf telefonischer Basis	34
2.5.3 Klassifizierung von Fahrzeugen	34
2.5.4 Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 11	36
<b>3 Mietwagenpreise auf Internet-Basis für Personenkraftwagen (Pkw)</b>	<b>37</b>
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
<b>4 Mietwagenpreise auf Internet-Basis für Geländewagen</b>	<b>49</b>
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
<b>5</b>	<b>Preisverlauf im Erhebungszeitraum</b>	<b>56</b>
<b>6</b>	<b>Mietwagenpreise telefonische Erhebung</b>	<b>58</b>
6.1	Erläuterung der Tabellen	58
6.2	Basistabellen der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	60
<b>7</b>	<b>Auswertungen und Interpretation der Ergebnisse</b>	<b>61</b>
7.1	Vergleich der Anbietergruppen bei telefonischer Erhebung	61
7.2	Vergleich zwischen telefonischer Erhebung und Interneterhebung	63
7.3	Preisschwankungen zwischen Postleitzahlbereichen	66
<b>8</b>	<b>Einordnung der Ergebnisse im Vergleich</b>	<b>67</b>
8.1	Vergleich der Interneterhebung 2020 mit 2019	67
8.2	Vergleich der telefonischen Erhebung 2020 mit 2019	69
8.3	Vergleich der telefonischen Erhebungen: Internetanbieter und sonstige Anbieter 2020 mit 2019	71
<b>9</b>	<b>Analyse der Preisentwicklungen 2016 bis 2020</b>	<b>73</b>
9.1	Preisentwicklung der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation 2, 5 und 8	74
9.2	Preisentwicklung der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation E, I und L	75
9.3	Preisentwicklung der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation 2, 5 und 8	76
9.4	Preisentwicklung der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation für die Jahre 2016, 2018 und 2020	77
9.5	Preisentwicklung der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation für die Jahre 2016, 2018 und 2020	78
9.6	Preisentwicklung der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation für die Jahre 2016, 2018 und 2020	79
<b>10</b>	<b>Zusammenfassung und Ausblick</b>	<b>80</b>
<b>11</b>	<b>Glossar und Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>81</b>
<b>12</b>	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>82</b>

Anhang A	Eingruppierung von Fahrzeugen nach ACRISS	83
Anhang B1	Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation für den zweistelligen Postleitzahlbereich	84
Anhang B2	Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation für die 20 größten deutschen Städte	108
Anhang B3	Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation für den zweistelligen Postleitzahlbereich	114
Anhang B4	Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation für die 20 größten deutschen Städte	146
Anhang C	Informationen zu Fraunhofer IAO	153



# Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Anzahl aktueller Fahrzeugausführungen Opel Astra in bestimmter Schwacke-Klasse	35
Tabelle 2	Ranking der 20 größten Städte Deutschlands nach Einwohnerzahlen, Stand 31.12.2019 [Statistisches Bundesamt]	37
Tabelle 3	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	40
Tabelle 4	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassen, 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	Mittelwerte der Preise für 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	63
Tabelle 14	Interneterhebung: Vergleich zwischen 2020 und 2019, Pkw – bundesweit	67
Tabelle 15	Telefonische Erhebung: Vergleich zwischen 2020 und 2019, Pkw – bundesweit	69
Tabelle 16	Telefonische Erhebung: Vergleich zwischen 2020 und 2019 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	71
Tabelle 17	Bedeutung der ersten Stelle des SIPP-Codes und Eingruppierung von Beispielfahrzeugen nach ACRISS-Klassifikation im Rahmen der Preisermittlung, für Pkw und Geländewagen	83
Tabelle 18	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – zweistelliger PLZ-Bereich	84

Tabelle 19	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, 20 größten deutschen Städte	108
Tabelle 20	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – zweistelliger PLZ-Bereich	114
Tabelle 21	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, 20 größten deutschen Städte	146

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Vorgehen bei der Studiererstellung	21
Abbildung 2	Interneterhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlbereichen	27
Abbildung 3	Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke – bundesweit	28
Abbildung 4	Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach ACRISS – bundesweit	29
Abbildung 5	Telefonische Erhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlbereichen	30
Abbildung 6	Telefonische Erhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke	31
Abbildung 7	Erläuterung der Ergebnistabellen für die Interneterhebung (Tabellenausschnitt aus Kapitel 3.3)	38
Abbildung 8	Mittelwerte der Preise für Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	40
Abbildung 9	Mittelwerte der Preise für Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – bundesweit	44
Abbildung 10	Mittelwerte der Preise für Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	50
Abbildung 11	Mittelwerte der Preise für Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	53
Abbildung 12	2020: Prozentuale Abweichung des gleitenden Durchschnitts der Mietpreise vom jeweiligen Gesamt-Mittelwert, Pkw – Internet	56
Abbildung 13	2019: Prozentuale Abweichung des gleitenden Durchschnitts der Mietpreise vom jeweiligen Gesamt-Mittelwert, Pkw – Internet	57
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	64
Abbildung 18	Prozentuale Abweichung zwischen telefonischer Erhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit	64
Abbildung 19	Vergleich Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit, Aufnahme per Telefon bzw. Internet	65

Abbildung 20	Beispiel – Mittelwert $\pm$ Standardabweichung für Fahrzeuge der Klasse 5, Anmietdauer 3 Tage, Interneterhebung – Pkw, zweistellige PLZ-Bereich	66
Abbildung 21	Interneterhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2020 und 2019, Pkw – bundesweit	68
Abbildung 22	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2020 und 2019, Pkw – bundesweit	70
Abbildung 23	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2020 und 2019 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	72
Abbildung 24	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2016 bis 2020 für Schwacke-Klasse 2 in Bezug auf den Mittelwert 2016, Pkw – bundesweit, Internet	74
Abbildung 25	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2016 bis 2020 für Schwacke-Klasse 5 in Bezug auf den Mittelwert 2016, Pkw – bundesweit, Internet	74
Abbildung 26	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2016 bis 2020 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2016, Pkw – bundesweit, Internet	74
Abbildung 27	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2016 bis 2020 für ACRISS-Klasse E in Bezug auf den Mittelwert 2016, Pkw – bundesweit, Internet	75
Abbildung 28	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2016 bis 2020 für ACRISS-Klasse I in Bezug auf den Mittelwert 2016, Pkw – bundesweit, Internet	75
Abbildung 29	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2016 bis 2020 für ACRISS-Klasse L in Bezug auf den Mittelwert 2016, Pkw – bundesweit, Internet	75
Abbildung 30	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2016 bis 2020 für Schwacke-Klasse 2 in Bezug auf den Mittelwert 2016, Pkw – bundesweit, Telefon	76
Abbildung 31	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2016 bis 2020 für Schwacke-Klasse 5 in Bezug auf den Mittelwert 2016, Pkw – bundesweit, Telefon	76
Abbildung 32	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2016 bis 2020 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2016, Pkw – bundesweit, Telefon	76
Abbildung 33	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 2 bis 11 für 2016, 2018 und 2020, Pkw – bundesweit, Internet	77

Abbildung 34	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 2 bis 11 für 2016, 2018 und 2020, Pkw – bundesweit, Internet	77
Abbildung 35	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 2 bis 11 für 2016, 2018 und 2020, Pkw – bundesweit, Internet	77
Abbildung 36	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2016, 2018 und 2020, Pkw – bundesweit, Internet	78
Abbildung 37	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2016, 2018 und 2020, Pkw – bundesweit, Internet	78
Abbildung 38	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2016, 2018 und 2020, Pkw – bundesweit, Internet	78
Abbildung 39	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 2 bis 11 für 2016, 2018 und 2020, Pkw – bundesweit, Telefon	79
Abbildung 40	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 2 bis 11 für 2016, 2018 und 2020, Pkw – bundesweit, Telefon	79
Abbildung 41	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 2 bis 11 für 2016, 2018 und 2020, Pkw – bundesweit, Telefon	79



# 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 8. Januar bis 8. November 2020 durchgeführt hat.

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

Preise sind zum Zeitpunkt der Erhebung verbindlich erzielbare Preise.

Die Daten der beiden Erhebungen wurden insgesamt in drei verschiedenen Kategorien erfasst, um weitere Auswertungen zu ermöglichen: telefonisch ermittelte Preise von Internetanbietern, telefonisch ermittelte Preise von Anbietern, die keine verbindlich buchbaren Angebote im Internet aufweisen, sowie Internetpreise für im Internet verbindlich buchbare Fahrzeuge. Ermittelt wurden per Internet insgesamt 2 999 800 Einzelpreise von 1 797 Anmietstationen und per Telefon 5 554 Einzelpreise von 2 997 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?

Im Mietwagenmarkt erfolgt die Einordnung der Fahrzeuge häufig nach der ACRISS-Klassifikation [ACRISS 2020], im Unfallersatzgeschäft ist dagegen die Einteilung nach der Klassifikation von

Schwacke [Schwacke 2017A] üblich.<sup>2</sup> Im Rahmen dieser Erhebung wurden die Ergebnisse auf Basis der Schwacke-Klassifikation ermittelt und zusätzlich wurde eine Auswertung auf Basis der ACRISS-Klassifikation durchgeführt. Die ACRISS-Klassifikation wurde speziell für den elektronisch gestützten Vertrieb im Mietwagenmarkt entwickelt, auch für den Bereich der Touristik, und 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 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 (2016 bis 2020).

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.

---

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

## 2 Methodik

### 2.1 Anforderungen an Methodik und Studie

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

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

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

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

#### *Marktpreise*

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

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

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

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

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

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

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

### *Repräsentativität*

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

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

### *Anbieter*

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

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

Die Daten wurden zunächst stichprobenartig überprüft und eine eigene Adressdatenbank aufgebaut. Insgesamt wurden 7 358 Anmietstationen in die Befragung einbezogen. Im Rahmen der telefonischen Datenerhebung wurden alle diese Adressdaten genutzt und dabei nochmals aktualisiert.

### *Anonymität*

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

### *Buchungsmedien*

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

### *Dokumentation*

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

- Angabe von Bruttopreisen (inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer vgl. hierzu Kapitel 2.2.4);
- Angabe von Mittelwert, Standardabweichung sowie Minimal- und Maximalwerte;
- Gliederung nach verschiedenen Fahrzeugklassen;
- Geografische Gliederung in verschiedenen Detaillierungsstufen (je nach Anzahl nutzbarer Werte für statistische Relevanz): bundesweit, nach einstelligen oder zweistelligen Postleitzahlen.

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

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

### *Klassifikation der Ergebnisse*

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

kation 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 8. Januar bis 8. November 2020 erhoben. Die Studie spiegelt die Preise aus die-

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

### *Transparente Methodik*

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

### *Öffentlich verfügbar*

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

## 2.2 Beschreibung der Methodik

### 2.2.1 Vorgehensweise für die Studie

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

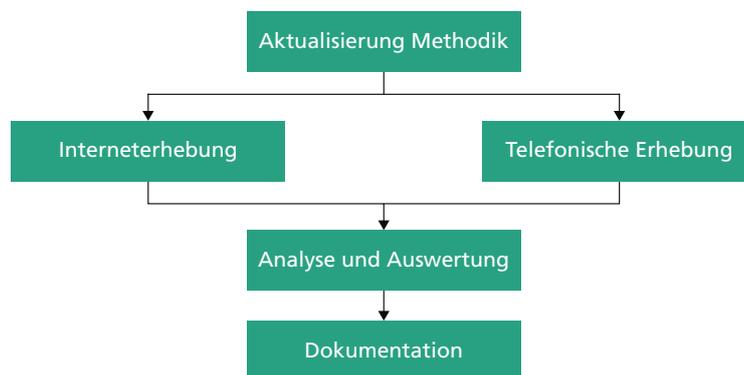


Abbildung 1: Vorgehen bei der Studiererstellung

### *Aktualisierung Methodik*

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

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

### *Interneterhebung und telefonische Erhebung*

Die Methodik diente als Grundlage für die anonymen, deutschlandweiten Erhebungen über Telefon und Internet, die von Januar bis November 2020 durchgeführt wurden. Die Einzeldaten der beiden Erhebungen bilden die Grundlage der Studie.

### *Analyse und Auswertung*

Für die Auswertung und die Qualitätssicherung wurden eigene Softwareprogramme erstellt, die auf Basis einer Datenbank umfassende Analysen ermöglichen. Insgesamt konnten für die Auswertung 2 999 800 Einzelwerte der Erhebung über das Internet sowie 5 554 Einzelwerte der telefonischen Erhebung genutzt werden. Mit Hilfe der Programme wurden die Daten analysiert, ausgewertet, validiert und für die Tabellen in der Dokumentation aufbereitet.

### *Dokumentation*

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

## 2.2.2 Elemente der Methodik

### *Anmietszenario*

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

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

### *Anmietzeitpunkt und -zeitraum*

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

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

### *Postleitzahlbereiche*

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

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

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

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

### *Preiskriterien und -angaben*

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

- Anmietung und Rückgabe zu regulären Öffnungszeiten (9:00 bis 12:00 und 13:30 bis 16:00 Uhr);
- Vermeidung von Sondereffekten an Wochenenden (s. o.);
- Keine Erhebung von Sondertarifen (z. B. für Messe), Sonderangeboten und Rabatten (z. B. Firmenrabatt, Automobilclub-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 1 500 Euro);
- Unbegrenzte Kilometer oder Inklusiv-Kilometer von mindestens 150 Kilometer pro Tag;
- Berücksichtigung von zum Zeitpunkt der Erhebung verbindlich buchbaren Tarifen.

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

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

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

### **2.2.3 Basisdaten**

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

- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Gelbe Seiten« im Internet-Angebot unter [www.gelbeseiten.de](http://www.gelbeseiten.de);
- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Das Telefonbuch« im Internet-Angebot unter [www.telefonbuch.de](http://www.telefonbuch.de);
- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Meine Stadt« im Internet-Angebot unter [www.meinestadt.de](http://www.meinestadt.de);

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

Nach einer ersten Qualitätssicherung konnte ein Datenpool von insgesamt 7 358 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, Interrent und Sixt. Zusammen wiesen diese acht Anbieter ein Netz von bundesweit 1 797 Anmietstationen auf (Stand 08.11.2020; ohne Flughafen- und Sonderstationen).

Im Zuge der Durchführung der Interneterhebung wurde bei den erfassten 1 797 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 (290), Buchbinder (112), Budget (183), Enterprise (151), Europcar (372), Hertz (141), Interrent (115) sowie Sixt (433).

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

#### *Grundgesamtheit für telefonische Erhebung*

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

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

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

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

#### **2.2.4 Ermittlung von Brutto-Preis bei wechselnden Umsatzsteuersätzen**

Um trotz der pandemiebedingten Reduzierung der Umsatzsteuer eine Vergleichbarkeit der angegebenen Mietwagenkosten zu den Vorjahren zu gewährleisten sind alle Preisangaben in diesem Buch auf einen Umsatzsteuersatz von 19 Prozent umgerechnet.

Preisangaben mit 16 Prozent Umsatzsteuer werden hierfür auf einen fiktiven Umsatzsteuersatz von 19 Prozent erhöht. So lassen sich die Angaben der Ausgabe 2020 direkt mit den Angaben der vorherigen Ausgaben vergleichen. Hierzu wurden die angegebenen Preise durch 1,16 geteilt und mit 1,19 multipliziert.

Werte für Anmietungen im Zeitraum der reduzierten Umsatzsteuer können aus den angegebenen Brutto-Werten, die eine Umsatzsteuer von 19 Prozent enthalten, einfach ermittelt werden. Dazu wird der angegebene Wert durch 1,19 geteilt und mit 1,16 multipliziert, was einer Reduzierung um 2,52 Prozent entspricht.

## 2.3 Durchführung der Erhebungen

### 2.3.1 Erhebung auf Internetbasis

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

Die erhobenen Daten umfassen u. a. folgende Angaben:

- Datum und Uhrzeit der Erhebung;
- Identifikation des Mietwagenanbieters;
- Identifikation und Adresse der Anmietstation;

- Besondere Standortkennzeichen (z. B. für Bahnhof);
- Anmietzeitpunkt und -zeitraum;
- Identifikation des Fahrzeugs und ggf. der Alternativen;
- ACRISS-Klassifikation (sofern angegeben);
- Preis (inkl. 19 Prozent Umsatzsteuer vgl. hierzu Kapitel 2.2.4);
- Anmerkungen.

Es wurden die Kriterien für ein valides Anmiet-szenario angesetzt (s. o.). Alle über das Internet abgefragten Preise waren inklusive mindestens 150 Kilometer und Haftungsreduzierung (mit typischer Selbstbeteiligung von meist 750 bis 1500 Euro).

Anzahl Stationen

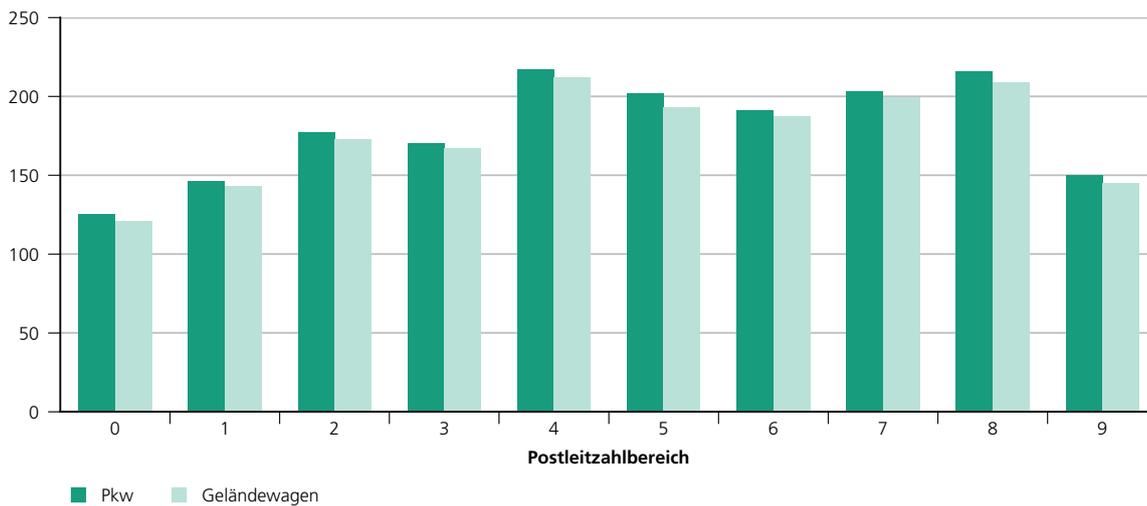


Abbildung 2: Interneterhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlbereichen

Die Durchführung der Interneterhebung erfolgte im Zeitraum 8. Januar bis 8. November 2020. Jede Anmietstation wurde in diesem Zeitraum mehrmals mit allen jeweils verfügbaren Fahrzeugen abgefragt. Insgesamt wurden im Rahmen der Interneterhebung 3 188 281 Einzelpreise von 1 895 Anmietstationen ermittelt. Davon lagen 66 Stationen an Flughäfen mit 151 767 Werten, welche in der Analyse nicht berücksichtigt wurden. Weitere 36 714 Werte von 32 Stationen wurden nicht mit einbezogen, da es sich um Sonderstationen für Militär, Kreuzfahrten oder zur Bereitstellung für Großunternehmen handelte. Bei 1 402 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 2 999 800 Daten verarbeitet, unterteilt in 2 616 857 Preisangaben für Pkw und 382 943 für Geländewagen.

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

Anzahl Nennungen

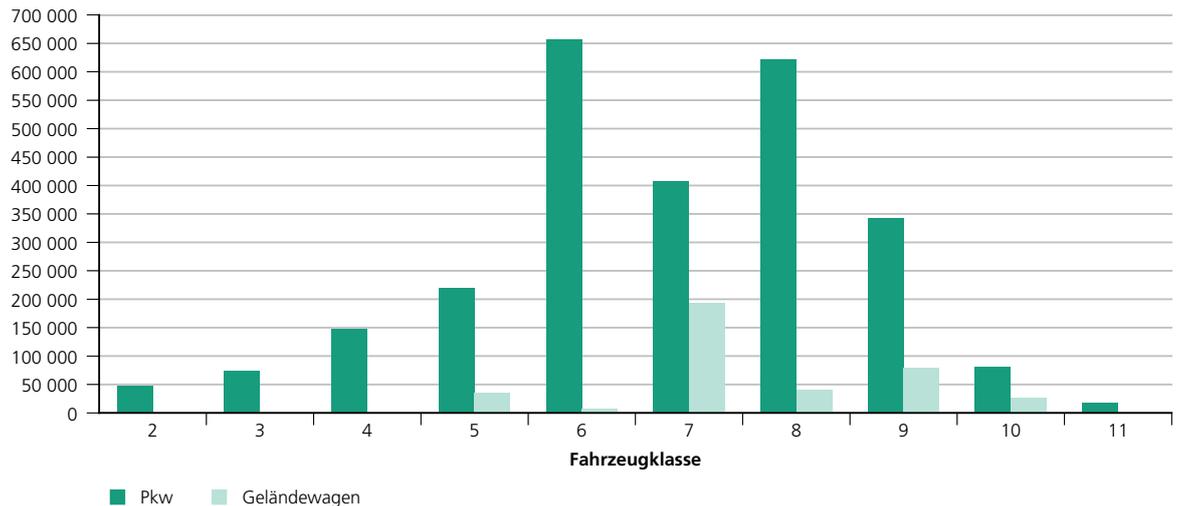


Abbildung 3: Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke – bundesweit

Abbildung 3 und Abbildung 4 zeigen die Verteilung der einzelnen Fahrzeugklassen (bundesweit) nach Schwacke- und ACRISS-Klassifikation und ebenfalls für Pkw und Geländewagen. In Abbildung 3 fällt auf, dass Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 2 bis 5 sowie 10 und 11 seltener angeboten werden als Fahrzeuge der Klassen 6 bis 9. Insbesondere die Randklassen 2 und 3 sowie 10 und 11 sind nur in geringem Maße am Markt verfügbar. Geländewagen sind weiterhin mit der breiten Klassenabdeckung des Vorjahres am Markt verfügbar. Es fällt zusätzlich auf, dass die regionale Verbreitung und Häufigkeit des Angebots von Geländewagen kontinuierlich zunimmt. Dies deutet darauf hin, dass Geländewagen

bei den Vermietern keine Nischenprodukte mehr darstellen. Teilweise ist die Verfügbarkeit der Fahrzeugklassen regional oder saisonal sehr 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

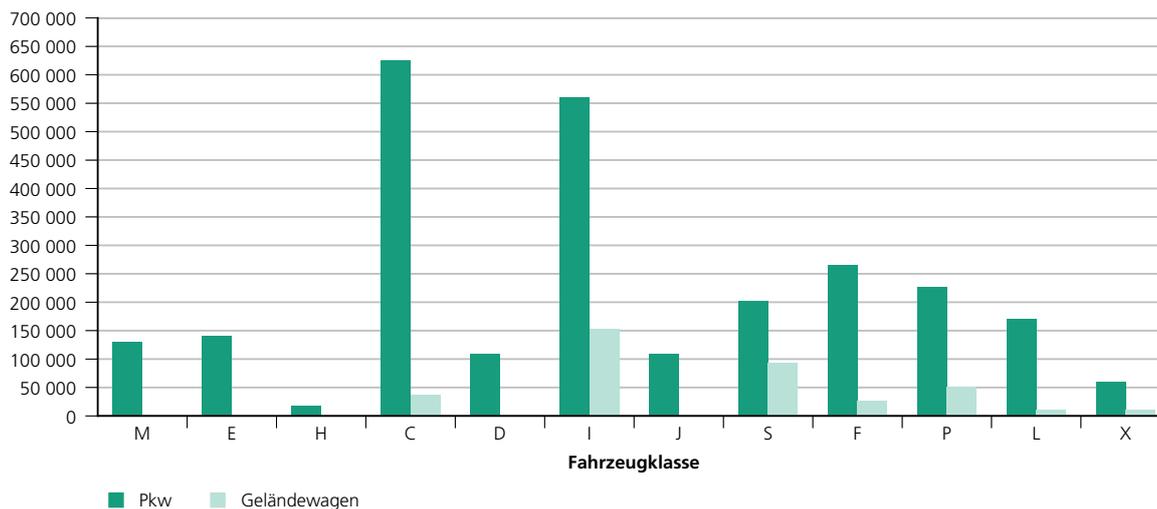


Abbildung 4: Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach ACRISS – bundesweit

### 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;
- Besondere Standortkennzeichen (z. B. für Bahnhof);
- Besondere Anbieterkennzeichen (u. a. Internetbuchungsmöglichkeit);
- Anmietzeitpunkt und -zeitraum;

- Freikilometer (falls nicht unbegrenzt);
- Abgefragtes Fahrzeug;
- Preis (inkl. 19 Prozent Umsatzsteuer vgl. hierzu Kapitel 2.2.4);
- Anmerkungen.

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

Die Durchführung der telefonischen Erhebung erfolgte parallel zur Interneterhebung.

Insgesamt wurden im Rahmen der telefonischen Erhebung 5 554 Einzelpreise von 2 997 Anmiet-

**Anzahl Stationen**

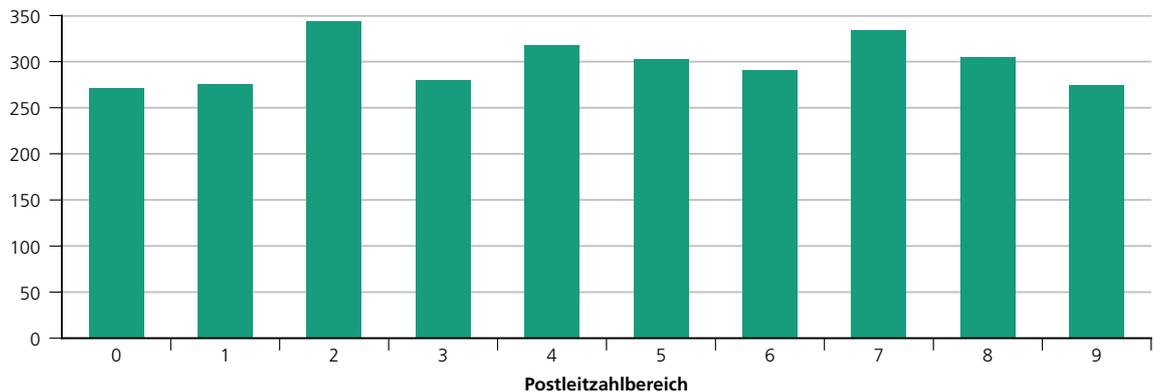


Abbildung 5: Telefonische Erhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlbereichen

### Anzahl Nennungen

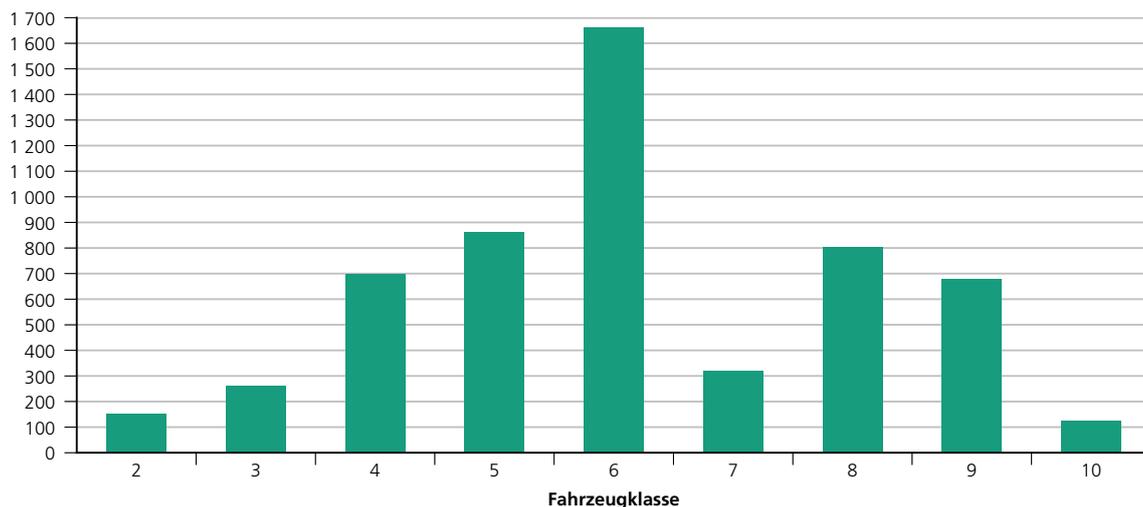


Abbildung 6: Telefonische Erhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke

stationen 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 telefonische Erhebung (100-prozentige Telefonerhebung) und eine Internet-basierte Erhebung (100-prozentige Interneterhebung). Die Interneterhebung 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 anbie-

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

Insgesamt wurden vom Fraunhofer IAO 7 358 Anmietstationen für Pkw-Vermietung in Deutschland ermittelt, die befragt werden (eine Anmietstation ist durch eine eigenständige Adresse gekennzeichnet, ein Vermieter kann mehrere Anmietstationen haben). Der Anteil der kleinen und mittelgroßen Anbieter bei den telefonischen Erhebungen liegt typischerweise bei mehr als 50 Prozent. Alle Anmietstationen werden bei der Preisermittlung gleich gewichtet. Bezogen auf den Marktanteil sind daher in der telefonischen Erhebung die kleinen und mittelgroßen Anbieter etwas übergewichtet.

Zusätzlich wurden die durchschnittlichen Preisunterschiede zwischen den acht großen Vermietern einerseits, sowie den kleinen und mittleren Vermietern andererseits, analysiert. Dabei wurde festgestellt, dass die Mietpreise der großen Anbieter mit Ausnahme einer Anmietdauer von einem Tag durchschnittlich günstiger sind. Im Kapitel 7 »Auswertungen und Interpretation der Ergebnisse« werden die Preisunterschiede dargestellt und erläutert.

## 2.4 Auswertung der ermittelten Daten

Alle ermittelten Daten wurden in einer Datenbank erfasst. Bei den über das Internet abgefragten Preisdaten wurden die Fahrzeuge klassifiziert, sowohl nach 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 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 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 angeboten. Die Mietfahrzeuge sind bzgl. ihrer technischen Daten nicht sehr detailliert beschrieben. Dies erschwert die Zuordnung der Fahrzeuge zu der Schwacke-Klassifikation.
- In diesem Jahr gab es kaum noch Angebote mit weniger als 150 Kilometern Inklusivleistung am Tag.
- Mietwagen der Schwacke-Klasse 1 wurden während des Erhebungszeitraums von keinem der acht Anbieter angeboten. Mehr und mehr sind allerdings Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 11 bei den großen Internetanbietern verfügbar. Seit diesem Jahr ist die regionale und mengenmäßige Verfügbarkeit der Fahrzeuge ausreichend, um statistisch relevante Werte in die Studie einbeziehen zu können.
- 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 bei den großen Anbietern mittlerweile ziemlich einheitlich. Ein Teil der kleinen Anbieter hat sich den Werten der Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit angepasst, bei manchen kleinen Anbietern sind definitive Aussagen zu den Mietdetails allerdings schwer zu erhalten.
- Bei den kleinen Anbietern sind standardmäßig häufig nur wenige Inklusiv-Kilometer enthalten.
- Fahrzeuge der Randklassen waren häufig nicht verfügbar.
- Die großen Anbieter scheinen manche Fahrzeuge der hohen Klassen bei Bedarf zu einer bestimmten Anmietstation zu überführen, wenn diese dort aktuell nicht vorhanden sind.
- Bei vielen Vermietern – auch den großen Anbietern – manifestiert sich die konsequente Zusammenlegung der Klassen. Häufig wird kein Unterschied zwischen Fahrzeugen der Schwacke-Klassen 2 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.
- Gerade die kleinen Anbieter und Autohäuser bieten teilweise nur noch Fahrzeuge für eine

sofortige Anmietung. Vorbuchungen von Fahrzeugen werden hier nicht mehr gemacht. Dies gilt vor allem für Anbieter, die insbesondere Fahrzeuge für eigene Werkstattkunden anbieten. Angebote dieser Art fließen nicht in die Studie ein.

- Autohäuser sind weniger häufig als früher in der freien Vermietung tätig. Sie vermieten hauptsächlich noch an eigene Werkstattkunden. Bei freier Vermietung wird auf die Angebote der großen Anbieter verwiesen.

## 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.

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

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

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

wagenpreis für eine bestimmte Schwacke-Klasse abgefragt, so müsste der Mietwagenanbieter für seine Auskunft zunächst auf Basis der digitalen Lösung von Schwacke seine Fahrzeuge klassifizieren.

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

Für Fahrzeugbuchungen in der Mietwagenbranche wird hingegen die Klassifikation von ACRISS eingesetzt, die aus vier Buchstaben besteht [ACRISS 2020]. Aus diesem Grund wurden in der hier vorliegenden Studie die Ergebnistabellen auch parallel auf Basis der ACRISS-Klassifikation (SIPP-Code – Standard Interline Passenger Procedures Codes – Klassifikationscode für Mietfahrzeuge, der von ACRISS veröffentlicht wurde) erstellt. Für die Klassifikation wurde der erste Buchstabe (erste Stelle) der aktuell im Einsatz befindlichen Klassifikation in die Auswertung einbezogen. Die Klassifikation in der Studie unterscheidet zwischen 12 Klassen, die bei der Erhebung in statistisch relevanter Anzahl aufgetreten sind. Diese 12 Klassen sind mit ihrer Bezeichnung im Anhang aufgeführt.

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

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

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

#### 2.5.4 Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 11

Bereits in den letzten Jahren war ein verstärktes Angebot für Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 11 bei den großen Internetanbietern zu beobachten. In diesem Jahr waren die Verbreitung und Anzahl der Angebote ausreichend groß, um auch Luxus-Fahrzeuge der Klasse 11 in die Studie zu integrieren.

Regional unterscheidet sich die Verfügbarkeit von Fahrzeugen der Klasse 11 stark. Insbesondere im zweistelligen PLZ-Bereich sind teilweise keine Anbieter mit Fahrzeugen der Klasse 11 am Markt. Telefonisch wurden kaum Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 11 angeboten, so dass die Klasse 11 nicht in der Auswertung der telefonischen Erhebung enthalten ist.

## 5 Preisverlauf im Erhebungszeitraum

In diesem Jahr unterscheidet sich der Preisverlauf im Erhebungszeitraum von den vergangenen Jahren und wird daher in diesem Kapitel dargestellt. Abbildung 12 zeigt, wie sich die durchschnittlichen Mietpreise im Verlauf des Erhebungszeitraums verändern. Dargestellt sind die prozentualen Abweichungen des gleitenden Durchschnitts ( $\pm 7$  Erhebungstage) vom Gesamt-Mittelwert insgesamt und für die jeweiligen Fahrzeugklasse. Die durchschnittlichen Tagespreise werden gemäß der

in Kapitel 2.2.2 beschriebenen Gleichgewichtung der Stationen in einem mehrstufigen Verfahren berechnet. Pro Erhebungstag wird die prozentuale Abweichung von den in Tabelle 4 ermittelten Werten berechnet und über alle Mietdauern gemittelt. Dargestellt sind die ungewichteten gleitenden 15-Tage-Durchschnitte dieser Werte (Stichtag  $\pm 7$  Erhebungstage) in der jeweiligen Fahrzeugklasse.

% Abweichung vom Mittelwert

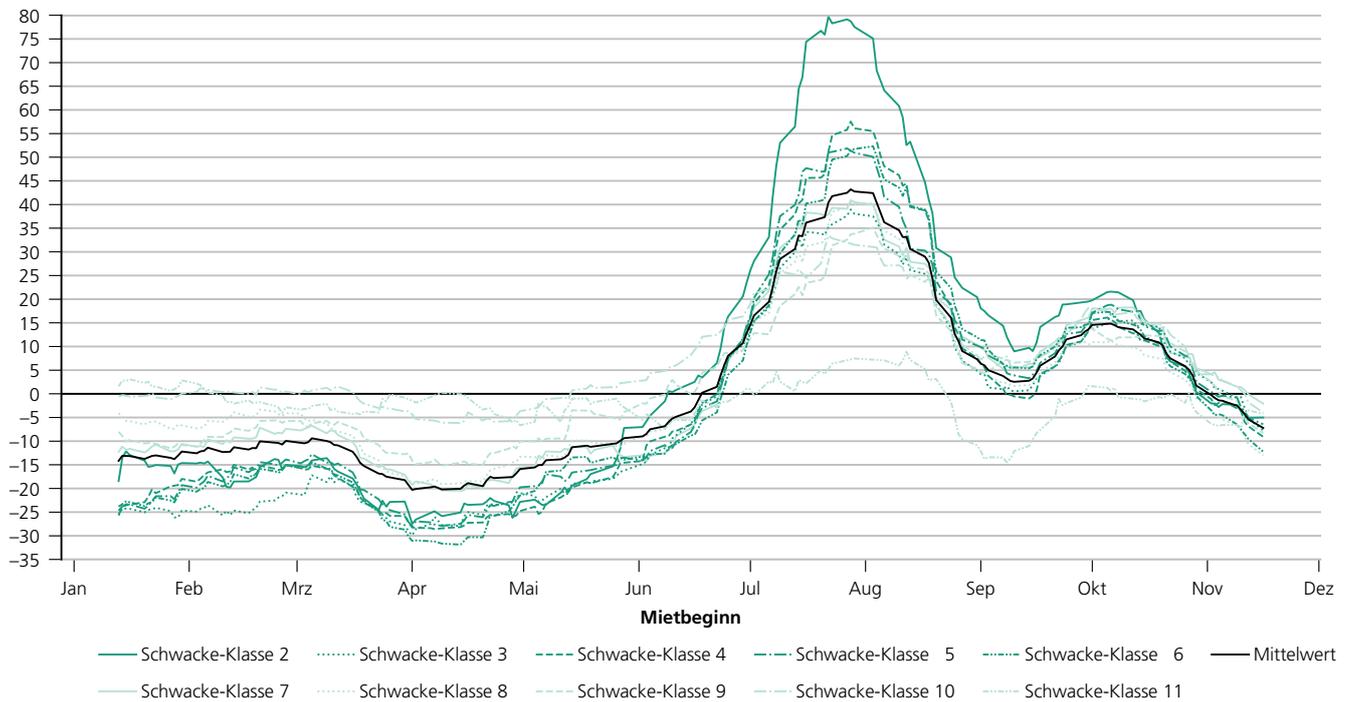


Abbildung 12: 2020: Prozentuale Abweichung des gleitenden Durchschnitts der Mietpreise vom jeweiligen Gesamt-Mittelwert, Pkw – Internet

Ein Wert von gut 40 Prozent für den Mittelwert der Klassen im Juli bedeutet, dass der durchschnittliche Mietpreis im entsprechenden Zeitraum gut 40 Prozent höher lag als der über den gesamten Erhebungszeitraum gemittelte Mietpreis. Im April lag der Mittelwert der Abweichungen bei ca. 20 Prozent unterhalb der Gesamtdurchschnitts. Die hier dargestellten Werte basieren ausschließlich auf Anmietungen außerhalb der Schulferien im jeweiligen Bundesland.

Deutlich zu erkennen sind Preisnachlässe im Frühjahr und Preissteigerungen in den Sommermonaten. Die Effekte sind für beinahe alle Fahrzeugklassen zu erkennen, unterscheiden sich aber deutlich in der Intensität. Der Vergleich zur selben Auswertung für die Erhebung 2019 (Abbildung 13) zeigt, dass es sich hier nicht um einen typischen jährlichen Preisverlauf handelt.

**% Abweichung vom Mittelwert**

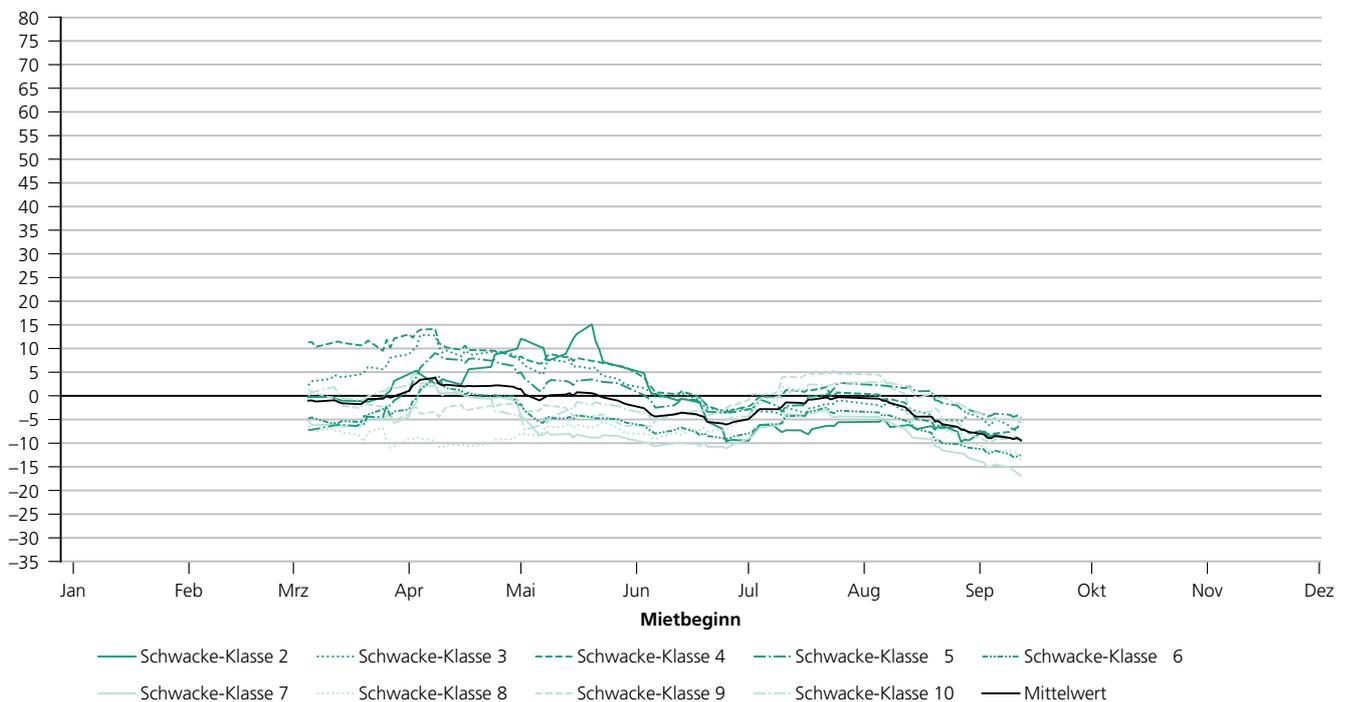


Abbildung 13: 2019: Prozentuale Abweichung des gleitenden Durchschnitts der Mietpreise vom jeweiligen Gesamt-Mittelwert, Pkw – Internet

## 9 Analyse der Preisentwicklungen 2016 bis 2020

In den folgenden Auswertungen werden die Preisentwicklungen der letzten fünf Jahre dargestellt. Als Referenzwerte werden die Preise von 2016 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 2016, hier als 0 Prozent angenommen, abweicht. Ein höherer Prozentwert bedeutet eine Preissteigerung gegenüber 2016, ein niedrigerer Prozentwert zeigt eine Preisreduzierung gegenüber 2016 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 2016, 2018 und 2020 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 2016. Ein Wert von -29 Prozent bei Klasse 2 für eine Anmietung von einem Tag im Jahr 2017 bedeutet, dass es von 2016 bis 2017 zu einer Preissenkung von 29 Prozent kam. In der gleichen Klasse kam es mit gleicher Anmietdauer bis 2020 zu einer Preissenkung von 13 Prozent.

In Klasse 2 schwankten die Preise seit 2016 immer wieder sehr stark mit wechselnder Preissenkung und Preisanstiegen. Über alle Mietdauern hinweg liegen die Preise in diesem Jahr ca. 10 bis 15 Prozent unterhalb der Preise von 2016.

Die Preise für Fahrzeuge der Klasse 5 veränderten sich von 2016 bis 2018 für alle Mietdauern nur unwesentlich. Für 2020 liegen die Preise für ein und sieben Tage leicht oberhalb, für drei Tage leicht unterhalb der Werte von 2016.

% Abweichung

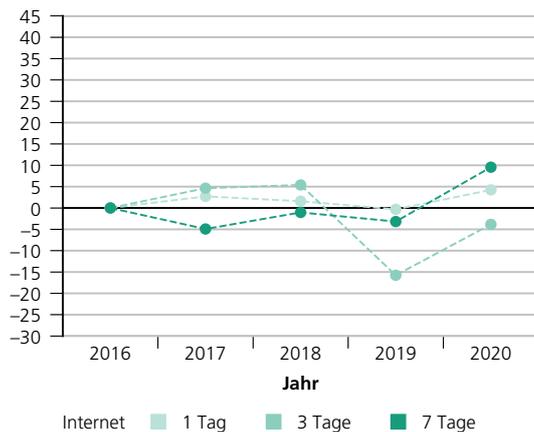


Abbildung 25: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2016 bis 2020 für Schwacke-Klasse 5 in Bezug auf den Mittelwert 2016, Pkw – bundesweit, Internet

In Fahrzeugklasse 8 fallen die Preise ab 2018 leicht bis merklich nach vorher relativ stabilem Preisverlauf.

% Abweichung

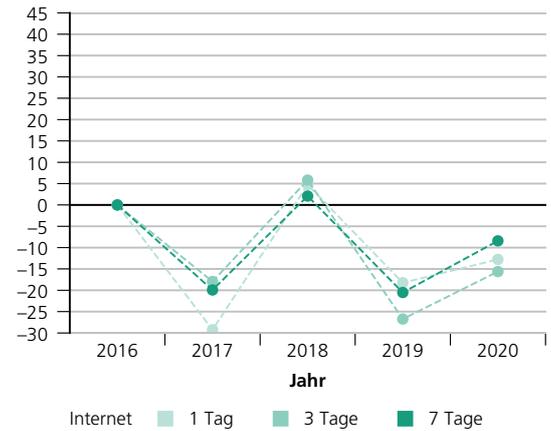


Abbildung 24: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2016 bis 2020 für Schwacke-Klasse 2 in Bezug auf den Mittelwert 2016, Pkw – bundesweit, Internet

% Abweichung

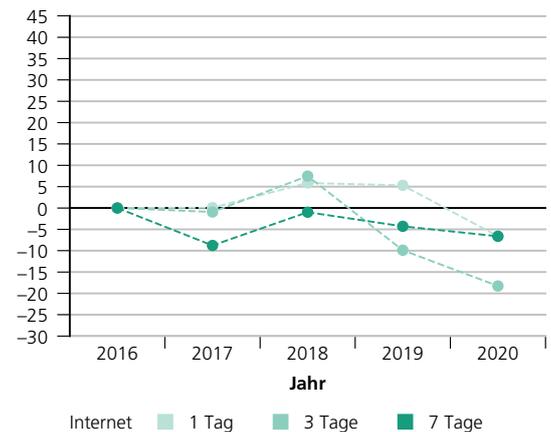


Abbildung 26: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2016 bis 2020 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2016, Pkw – bundesweit, Internet

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

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

Die Preise für Fahrzeugklasse E und I zeigten in den letzten Jahren nur wenig Veränderung mit Ausnahme eines Preisrückgangs 2019, der durch eine Preissteigerung 2020 zum Teil ausgeglichen wurde. In der Fahrzeugklasse L haben sich die Preise im Vergleich zum Vorjahr kaum geändert. Da die Preisreduzierung 2019 die Preissteigerungen der Vorjahre größtenteils ausgeglichen haben, zeigen sich höhere Preise fast ausschließlich für eine Anmietdauer von sieben Tagen.

% Abweichung

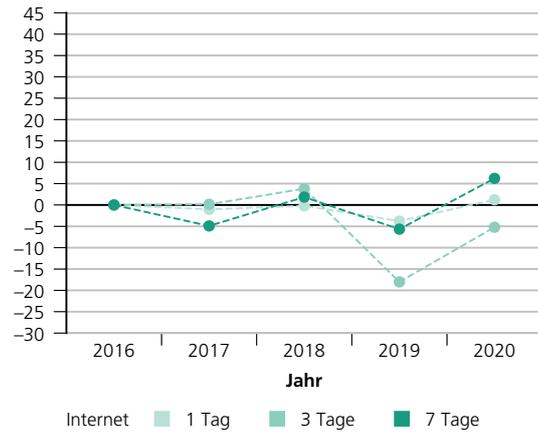


Abbildung 27: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2016 bis 2020 für ACRISS-Klasse E in Bezug auf den Mittelwert 2016, Pkw – bundesweit, Internet

% Abweichung

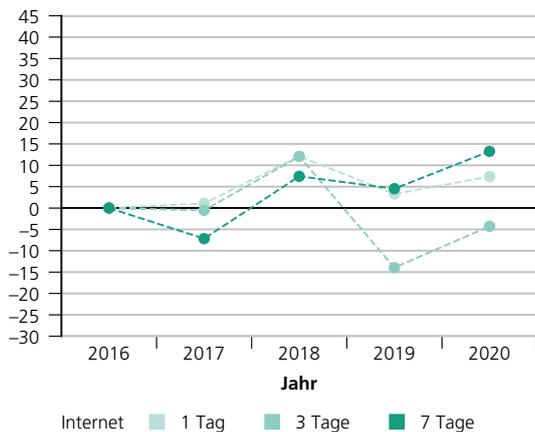


Abbildung 28: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2016 bis 2020 für ACRISS-Klasse I in Bezug auf den Mittelwert 2016, Pkw – bundesweit, Internet

% Abweichung

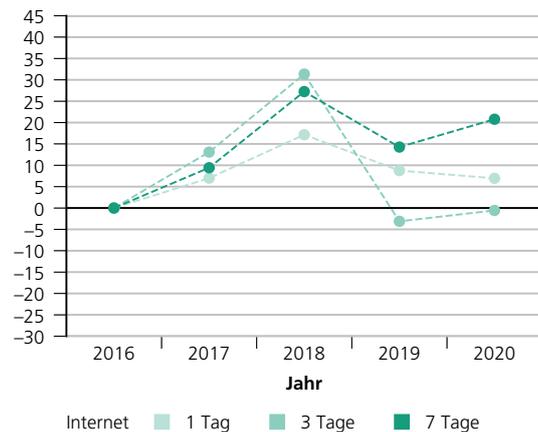


Abbildung 29: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2016 bis 2020 für ACRISS-Klasse L in Bezug auf den Mittelwert 2016, Pkw – bundesweit, Internet

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

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

In der Fahrzeugklasse 2 führt der starke Anstieg im Vergleich zum Vorjahr zu insgesamt sehr deutlich gestiegenen Preisen. Dies gilt selbst für die Mietdauer von drei Tagen, für die die Preise im Vorjahr deutlich unterhalb des Preises von 2016 lagen.

Die Preise für die Fahrzeugklasse 5 liegen mit Ausnahme der Mietdauer von sieben Tagen sehr ähnlich zu 2016. Während die Preisschwankungen für die Mietdauern von einem und fünf Tagen recht gering sind, stiegen die Preise für eine Siebentagesmiete seit einem deutlichen Preisnachlass 2017 kontinuierlich an und liegen jetzt ca. 15 Prozent höher als 2016.

In Klasse 8 entwickelten sich die Preise vergleichbar zu Klasse 5 mit einem etwas geringeren Anstieg der Preise für die Mietdauer von sieben Tagen.

% Abweichung

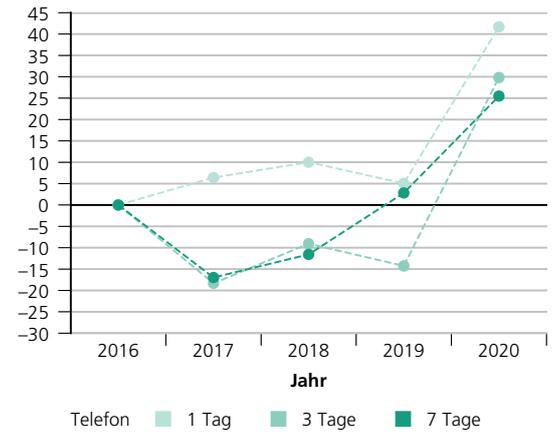


Abbildung 30: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2016 bis 2020 für Schwacke-Klasse 2 in Bezug auf den Mittelwert 2016, Pkw – bundesweit, Telefon

% Abweichung

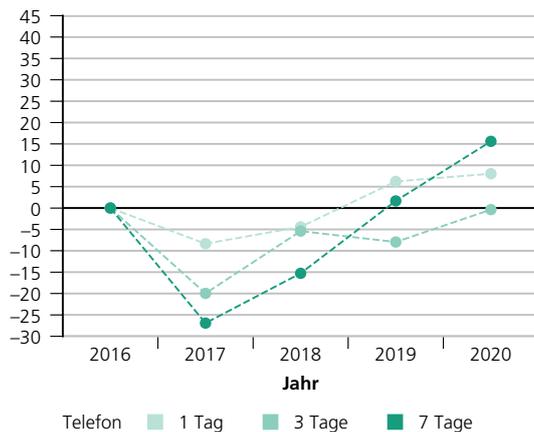


Abbildung 31: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2016 bis 2020 für Schwacke-Klasse 5 in Bezug auf den Mittelwert 2016, Pkw – bundesweit, Telefon

% Abweichung

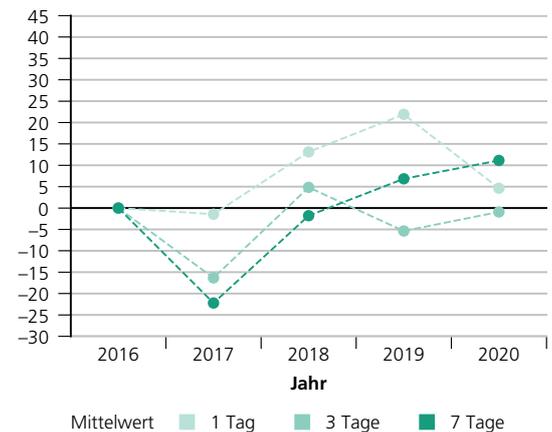


Abbildung 32: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2016 bis 2020 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2016, Pkw – bundesweit, Telefon

## 10 Zusammenfassung und Ausblick

Die Marktstudie 2020 wurde von dem neutralen Forschungsinstitut Fraunhofer IAO auf Basis wissenschaftlich fundierter Methoden und Erfahrungen der Marktstudien 2008 bis 2019 durchgeführt. Die Abfrage unter typischen Anmietbedingungen ermöglichte die Ermittlung marktüblicher Preise. Detaillierte Ergebnisse für zwei Erhebungen auf Basis von etwa 3 005 000 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. 2019 wurde als zusätzliche Auswertung der Einfluss von Schulferien auf die Mietpreise untersucht. 2020 wurde der Preisverlauf über den Erhebungszeitraum analysiert.

Neu in diesem Jahr ist die vermehrte Verfügbarkeit von Fahrzeugen der Fahrzeugklasse 11 im Internet, so dass diese zum ersten Mal in die Studie aufgenommen werden konnten.

Die Preise der niedrigen Klassen 2 bis 7 sind in diesem Jahr zum Teil deutlich gestiegen. Die Fahrzeugklasse 8 weist als einzige Klasse über alle Mietdauern hinweg sinkende Preise auf, während die Tendenz in den Klassen 9 und 10 von der Mietdauer abhängt.

Auf Basis der bewährten Methodik des Fraunhofer IAO wurde in der hier vorliegenden Marktstudie 2020 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. <a href="http://www.acriss.org/de/">www.acriss.org/de/</a>	Haftungsreduzierung	Reduzierung bzw. Beschränkung der Haftung des Mieters für einen Schaden auf eine bestimmte Selbstbeteiligung pro Schadensfall (typischerweise für alle Schäden einschließlich Fahrzeugdiebstahl)
Anmietstation	Die Adresse eines Anbieters, an der ein Mietwagen angemietet und zurückgegeben werden kann. Sind z. B. drei verschiedene Anbieter unter derselben Adresse aktiv (beispielsweise Bahnhof), so wird dies als drei Anmietstationen gezählt.	inkl. Kfz	inklusive Kraftfahrzeug
BGH	Bundesgerichtshof	LDW	Liability Damage Waiver – Haftungsverzicht bei Schaden; Bezeichnung für Haftungsreduzierung bei bestimmten Autovermietern.
bzgl.	Bezüglich	Normalpreis, Normaltarif	Im Kontext von Mietwagen: Der Mietpreis, der von einer Privatperson oder einem Geschäftsmann bei Selbstzahlung gültig ist.
bzw.	beziehungsweise	Pkw	Personenkraftwagen
ca.	circa	PLZ	Postleitzahl
CDW	Collision Damage Waiver – Haftungsverzicht bei Kollisionsschaden; Bezeichnung für Haftungsreduzierung bei bestimmten Autovermietern	PLZ-Leitbereich	Ein Postleitzahlbereich, der mit einer bestimmten, zweistelligen Postleitzahl beginnt.
d. h.	das heißt	SIPP-Code	Standard Interline Passenger Procedures Code – Klassifizierungscode für Mietfahrzeuge, der von ACRISS (s. o.) veröffentlicht wurde.
evtl.	eventuell	SUV	Sport Utility Vehicle; Geländewagen
e. V.	eingetragener Verein	u. a.	unter anderem
etc.	et cetera	Unfallersatzwagen	Typischerweise ein Mietwagen, der durch einen Unfall als Ersatzfahrzeug in Anspruch genommen wird.
ggf.	gegebenenfalls	vgl.	vergleiche
		z. B.	zum Beispiel

## 12 Literaturverzeichnis

[ACRISS 2020]

Association of Car Rental Industry Systems Standards; <http://www.acriss.org/de/>; abgerufen im September 2020.

[DasTelefonbuch]

Das Telefonbuch; Deutsche Telekom Medien GmbH und Partnerfachverlage, <http://www.dastelefonbuch.de>, abgerufen im Januar 2020.

[Statistisches Bundesamt]

Statistisches Bundesamt; Städte (Alle Gemeinden mit Stadtrecht) nach Fläche, Bevölkerung und Bevölkerungsdichte am 31.12.2019; <https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/05-staedte.html>; 31.12.2019; abgerufen im November 2020.

[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 2020.

[GoogleMaps]

Google Maps – Location Based Service; Google, <https://www.google.de/maps/>; abgerufen im Januar 2020.

[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 2020.

[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 2020] 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.

Eine Einteilung nach Pkw und Geländewagen ist in der ACRISS-Klassifikation nicht vorgesehen und

erfolgt daher auf Basis der Fahrzeuggruppierung durch Schwacke.

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	Geländewagen
M	Mini	FIAT 500, Toyota Aygo, Opel Adam , Fiat Panda, Citroen DS3, Kia Picanto, Smart Forfour, VW Up	
E	Kleinwagen	VW Polo, Opel Corsa, Ford Fiesta, Skoda Fabia, Seat Ibiza	
H	Kleinwagen Elite	Audi A1 Limousine	
C	Kompaktklasse	VW Golf, Seat Leon , Opel Astra, Ford Focus Turnier, VW Golf Kombi, Opel Astra Sports Tourer, Ford Focus, BMW 1er , Skoda Scala, Opel Crossland X	Seat Arona, Ford EcoSport, VW T-Roc Cabrio
D	Kompaktklasse Elite	Mercedes A-Klasse, Audi A3 Limousine, BMW 1er, VW Golf R	
I	Mittelklassewagen	VW Passat, Skoda Octavia Kombi, Opel Insignia, VW Touran, Mercedes B-Klasse, Ford Grand C-Max, Ford Mondeo Turnier, NISSAN Qashqai, Skoda Octavia, Opel Insignia Sports Tourer, Ford Mondeo, Mercedes A-Klasse	Jeep Compass, Mazda CX-5, Volvo XC40, VW Tiguan, Ford Kuga, Jeep Renegade
J	Mittelklassewagen Elite	Skoda Superb Combi, Audi A3 Limousine, LEXUS UX, Audi A3 Limousine 1,6 TDI	
S	Standardklasse	Ford S-Max, VW Passat, BMW 2er Coupe, BMW X1, Audi A3 Limousine, Mercedes CLA, Volvo V60, Ford Mondeo Kombi, BMW 2er Active Tourer	
F	Gehobene Mittelklasse	BMW 3er, Mercedes C-Klasse , Audi A4, BMW 3er Touring , BMW M340	Volvo XC60, Ford Kuga
P	Premiumklasse	Mercedes E-Klasse, Audi A6, Audi A5 2.0 Coupé/Sportsback, BMW X3, BMW 5er, Mercedes SLC, BMW 520, Mercedes C-Klasse Cabriolet, Audi TT Coupé, BMW M240i Cabrio, Audi TT S Cabrio/Roadster	Mercedes GLC, Volvo XC60, Mercedes GLE, Jaguar F-PACE, Jeep Grand Cherokee
L	Luxusklasse	AUDI A6, BMW 7er, Mercedes E-Klasse, BMW 430/435 Coupé, BMW 530/540 Kombi, Mercedes C-Klasse Cabrio, Mercedes S-Klasse, BMW 4er Cabrio , Mercedes E-Klasse Cabrio, BMW X3M, BMW M550, Audi S6	VW Touareg , Mercedes GLE 4x4, Jaguar I-PACE, Land Rover Range Rover Velar, Maserati Levante
X	Spezial	Mercedes S-Klasse, Audi A7, Porsche Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo, Porsche 911 Carrera Cabriolet, Audi A8, Porsche 911 Targa 4 GTS, BMW M850i, Mercedes AMG E 63 Kombi, BMW M5, AUDI A7 Sportback	Porsche Cayenne S, Porsche Macan, Land Rover Range Rover Sport, Mercedes GLS

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 74 Institute und Forschungseinrichtungen an Standorten in ganz Deutschland, mit knapp 28 000 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 2020 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](http://www.mietwagenstudie.iao.fraunhofer.de).

