



# Fraunhofer

## IAO

FRAUNHOFER-INSTITUT FÜR ARBEITSWIRTSCHAFT UND ORGANISATION IAO

# MARKTPREISSPIEGEL MIETWAGEN DEUTSCHLAND 2014



FRAUNHOFER



Marktpreisspiegel  
**MIETWAGEN**

**FRAUNHOFER VERLAG**

Marktpreisspiegel Mietwagen  
**Deutschland 2014**

# 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: 978-3-8396-0795-4

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

© by FRAUNHOFER IAO, 2014

## 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](mailto:verlag@fraunhofer.de)  
URL: <http://verlag.fraunhofer.de>

Druck: Druckerei zu Altenburg, Altenburg

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, Vorschriften  
oder Richtlinien (z. B. DIN, VDI) Bezug genommen oder aus  
ihnen zitiert worden ist, kann der Verlag keine Gewähr für  
Richtigkeit, Vollständigkeit oder Aktualität übernehmen.

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 1. März bis 31. Juli 2014  
erhoben.

# Fraunhofer »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2014« in Kürze

Der »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2014« 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 2014 wurde von Fraunhofer IAO unter Anwendung der im Folgenden detailliert erläuterten wissenschaftlichen Methodik im Zeitraum vom 1. März bis 31. Juli 2014 in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten durchgeführt.

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

- Repräsentative telefonische Erhebung bei allen ermittelten Autovermietern und Anmietstationen in Deutschland.
- Repräsentative Internet-basierte Erhebung bei den sieben bedeutendsten Anbietern (Avis, Buchbinder, Budget, Caro, Enterprise, Europcar, Hertz und Sixt), 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 genutzt. Dieser Preis wird als »Normaltarif« bezeichnet.
- Insgesamt sind bei beiden Erhebungen für die Zeiträume 1, 3, 5 und 7 Tage etwa 928 000 Daten von ca. 5 800 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 sieben Tagen). Es wurde festgestellt, dass die Preisabhängigkeit vom Anmietzeitpunkt sehr gering ist (Kapitel 5).
- Eine Auswertung nach der ACRISS-Klassifizierung wurde zusätzlich 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).

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

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

Die Erhebung in der 7. Ausgabe 2014 enthält ebenfalls eine Analyse der Marktentwicklung im Vergleich zum Vorjahr sowie ausführliche Analysen der Preisentwicklung 2010 bis 2014. Gegenüber 2013 konnten Preissteigerungen ab der Klasse 7 und Preisenkungen bis zur Klasse 6 verzeichnet werden. Als durchschnittlicher Preis für ein Fahrzeug nach Eurotax-Schwacke Klasse 5 wurden circa 87 Euro für einen Tag und circa 234 Euro für sieben Tage ermittelt.

# Inhalt

<b>Fraunhofer »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2014« in Kürze</b>	<b>3</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>9</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>11</b>
<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	22
2.2.3 Basisdaten	24
2.3 Durchführung der Erhebungen	26
2.3.1 Erhebung auf Internetbasis	26
2.3.2 Erhebung auf telefonischer Basis	29
2.3.3 Berücksichtigung von mittelgroßen und kleinen Mietwagenanbietern	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
<b>3 Mietwagenpreise auf Internet-Basis für Personenkraftwagen (Pkw)</b>	<b>35</b>
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
<b>4 Mietwagenpreise auf Internet-Basis für Geländewagen</b>	<b>47</b>
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

<b>5</b>	<b>Abhängigkeit des Preises vom Anmietzeitpunkt</b>	<b>54</b>
<b>6</b>	<b>Mietwagenpreise telefonische Erhebung</b>	<b>56</b>
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
<b>7</b>	<b>Auswertungen und Interpretation der Ergebnisse</b>	<b>62</b>
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
<b>8</b>	<b>Einordnung der Ergebnisse im Vergleich</b>	<b>68</b>
8.1	Vergleich der Internet-Erhebung 2014 mit 2013	68
8.2	Vergleich der telefonischen Erhebung 2014 mit 2013	70
8.3	Vergleich der telefonischen Erhebungen: Internetanbieter und sonstige Anbieter 2014 mit 2013	72
<b>9</b>	<b>Analyse der Preisentwicklungen 2010 bis 2014</b>	<b>74</b>
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 2010, 2012 und 2014	78
9.5	Preisentwicklung der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifizierung für die Jahre 2010, 2012 und 2014	79
9.6	Preisentwicklung der Telefon-Erhebung nach Schwacke-Klassifizierung für die Jahre 2010, 2012 und 2014	80
<b>10</b>	<b>Zusammenfassung und Ausblick</b>	<b>81</b>
<b>11</b>	<b>Glossar und Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>82</b>
<b>12</b>	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>83</b>

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 VW Golf VII in bestimmter Schwacke-Klasse	33
Tabelle 2:	Ranking der 20 größten Städte Deutschlands nach Einwohnerzahlen, Stand 31.12.2012 [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 2014 mit 2013, Pkw – bundesweit	69
Tabelle 16:	Telefonische Erhebung: Vergleich zwischen 2014 mit 2013, Pkw – bundesweit	71
Tabelle 17:	Telefonische Erhebung: Vergleich zwischen 2014 mit 2013 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:	Interneterhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlenbereichen, bundesweit	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	28
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:	Telefonische 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 2014 mit 2013, Pkw – bundesweit	69
Abbildung 20:	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2014 mit 2013, Pkw – bundesweit	71
Abbildung 21:	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2014 mit 2013 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	73
Abbildung 22:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2010 bis 2014 für Schwacke-Klasse 2 in Bezug auf den Mittelwert 2010, Pkw – bundesweit, Internet	74
Abbildung 23:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2010 bis 2014 für Schwacke-Klasse 5 in Bezug auf den Mittelwert 2010, Pkw – bundesweit, Internet	75
Abbildung 24:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2010 bis 2014 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2010, Pkw – bundesweit, Internet	75
Abbildung 25:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2010 bis 2014 für ACRISS-Klasse E in Bezug auf den Mittelwert 2010, Pkw – bundesweit, Internet	76
Abbildung 26:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2010 bis 2014 für ACRISS-Klasse I in Bezug auf den Mittelwert 2010, Pkw – bundesweit, Internet	76
Abbildung 27:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2010 bis 2014 für ACRISS-Klasse L in Bezug auf den Mittelwert 2010, Pkw – bundesweit, Internet	76
Abbildung 28:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2010 bis 2014 für Schwacke-Klasse 2 in Bezug auf den Mittelwert 2010, Pkw – bundesweit, Telefon	77
Abbildung 29:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2010 bis 2014 für Schwacke-Klasse 5 in Bezug auf den Mittelwert 2010, Pkw – bundesweit, Telefon	77
Abbildung 30:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte 2010 bis 2014 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2010, Pkw – bundesweit, Telefon	77
Abbildung 31:	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2010, 2012 und 2014, Pkw – bundesweit, Internet	78
Abbildung 32:	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2010, 2012 und 2014, Pkw – bundesweit, Internet	78

Abbildung 33:	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2010, 2012 und 2014, Pkw – bundesweit, Internet	78
Abbildung 34:	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2010, 2012 und 2014, Pkw – bundesweit, Internet	79
Abbildung 35:	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2010, 2012 und 2014, Pkw – bundesweit, Internet	79
Abbildung 36:	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2010, 2012 und 2014, Pkw – bundesweit, Internet	79
Abbildung 37:	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2010, 2012 und 2014, Pkw – bundesweit, Telefon	80
Abbildung 38:	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2010, 2012 und 2014, Pkw – bundesweit, Telefon	80
Abbildung 39:	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2010, 2012 und 2014, 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 1. März bis 31. Juli 2014 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 910 889 Einzelpreise von 1 820 Anmietstationen und per Telefon 17 027 Einzelpreise von 5 811 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 2014], im Unfallersatzgeschäft ist dagegen die Einteilung nach der Klassifizierung von EurotaxSchwacke [Schwacke 2014A] 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 (2010–2014).

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 2013]). 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] 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 5 843 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 Anmietfzenario 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 Anmietfzenation »vorgespielt« wird. Der Vermieter kennt den anmietenden Kunden nicht.

### *Buchungsmedien*

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

### *Dokumentation*

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

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

- zahlbereichen, nach den 20 größten Städten Deutschlands;
- Angabe der Preise für verschiedene Anmietzeiträume;
  - Preiserhebungen für die Anmietdauer 1 Tag, 3 Tage, 5 Tage und 7 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 2014A, Schwacke 2013]. 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 Heraus-

forderung 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.

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 1. März bis 31. Juli 2014 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 Studienerstellung 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.

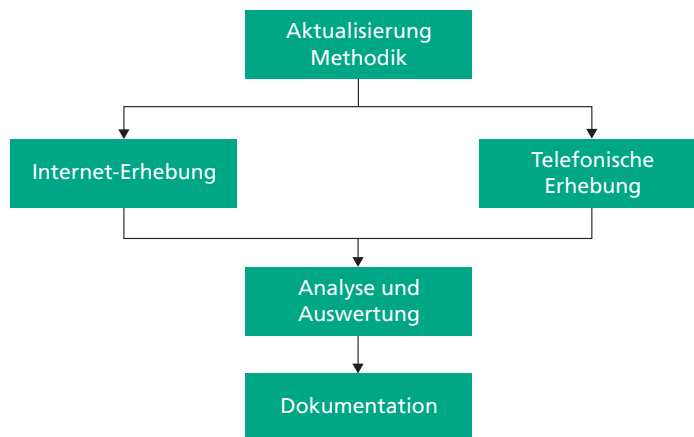


Abbildung 1: Vorgehen bei der Studienerstellung

Typische Anmietszenarien wurden definiert und es wurde festgelegt, welche Werte unter welchen Rahmenbedingungen abzufragen sind. Gleichzeitig musste der Umgang mit Sonderfällen festgelegt werden. Für die Entwicklung der Methodik und die Beantwortung zahlreicher Detailfragen wurden umfangreiche, eigene Recherchen durchgeführt und Interviews mit Experten geführt. Die Erhebungsmethodik wurde erfolgreich für die Marktstudie 2008 genutzt und konnte daher im Wesentlichen unverändert übernommen werden. Die Methodik wurde 2009 durch die Auswertungen nach einzelnen Städten und 2010 durch die Auswertung für Geländewagen ergänzt. 2011 und 2012 wurden keine Änderungen der Methodik vorgenommen. In 2013 wurde die Erhebung durch die Anmietdauer von 5 Tagen erweitert.

#### *Internet-Erhebung und telefonische Erhebung*

Die Methodik diente als Grundlage für die anonymen, deutschlandweiten Erhebungen über Telefon und Internet, die von März bis Juli 2014 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 910 889 Einzelwerte der Erhebung über das Internet sowie 17 027 Einzelwerte der telefo-

nischen 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 drei Anmietzeiträume ermittelt: 1, 3, 5 und 7 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 etwa eine Woche 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 [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);
- Stationsverzeichnisse der Mietwagenanbieter Avis, Buchbinder, Budget, Caro, Enterprise, Europcar, Hertz und Sixt.

Nach einer ersten Qualitätssicherung konnte ein Datenpool von insgesamt 5 843 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 5 843 Einzeladressen von Anmietstationen im gesamten Bundesgebiet konnten nach dieser Bereinigung 5 811 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, Caro, Enterprise, Europcar, Hertz sowie Sixt. Zusammen wiesen diese acht Anbieter ein Netz von bundesweit 1 820 Anmietstationen auf (Stand 31.07.2014; ohne Flughafen- und Sonderstationen).

Im Zuge der Durchführung der Internet-Erhebung wurde bei den erfassten 1 820 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 (314), Buchbinder (132), Budget (172), Caro (43), Enterprise (123), Europcar (434), Hertz (207) sowie Sixt (395).

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 tele-

fonische Erhebung alle ermittelten 5 843 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 5 843 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 5 843 Stationen bei insgesamt 5 811 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 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. Umsatzsteuer);
- Anmerkungen.

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

Die Durchführung der Internet-Erhebung erfolgte im Zeitraum 1. März bis 31. Juli 2014. Jede Anmietstation wurde in diesem Zeitraum mehrmals mit allen jeweils verfügbaren Fahrzeugen abgefragt. Insgesamt wurden im Rahmen

der Internet-Erhebung 1 215 923 Einzelpreise von 2 007 Anmietstationen ermittelt. Davon lagen 162 Stationen an Flughäfen mit 81 482 Werten, welche in der Analyse nicht berücksichtigt wurden. Weitere 27 584 Werte von 25 Stationen wurden nicht mit einbezogen, da es sich um Sonderstationen für Militär, Kreuzfahrten oder zur Bereitstellung für Großunternehmen handelte. Bei 195 968 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 910 889 Daten verarbeitet, unterteilt in 864 529 Preisangaben für Pkw und 46 360 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 Schwacke 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.

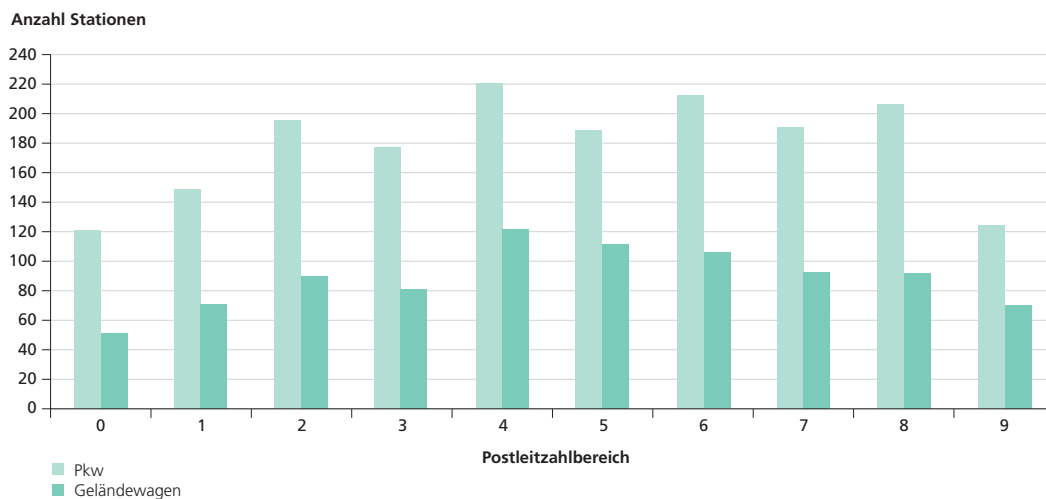


Abbildung 2: Interneterhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlenbereichen, bundesweit

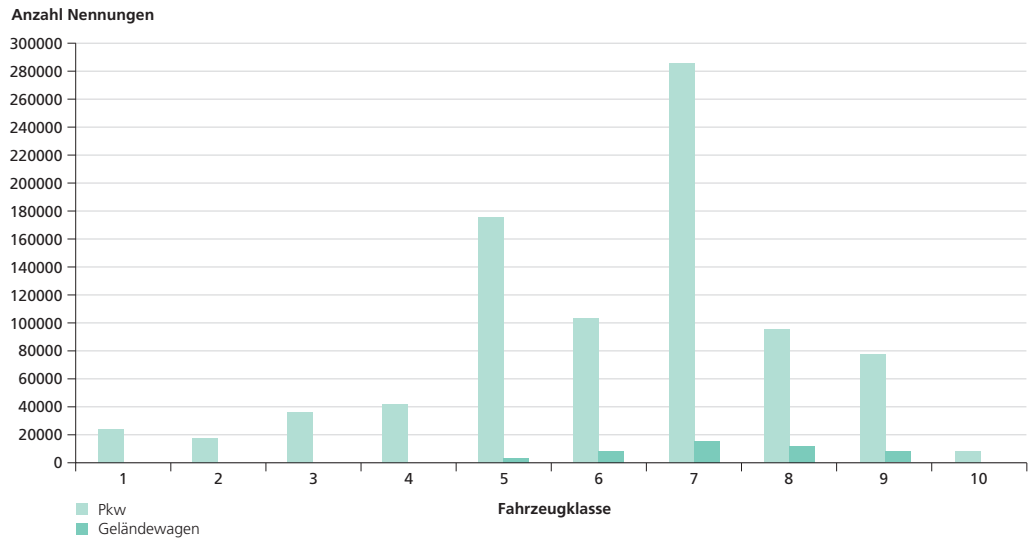


Abbildung 3: Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke, bundesweit

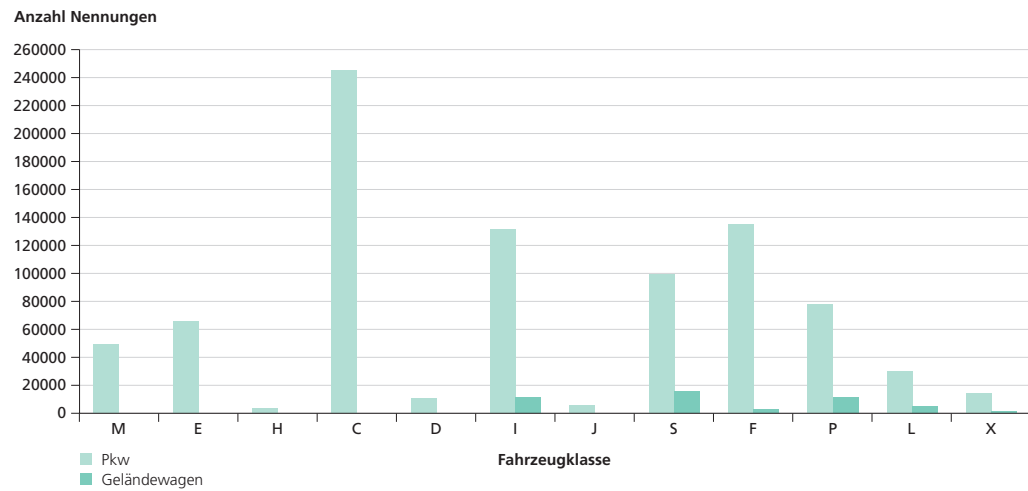


Abbildung 4: Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach ACRISS, bundesweit

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

### 2.3.2 Erhebung auf telefonischer Basis

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

Die erhobenen Daten umfassten u. a. folgende Angaben:

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

- Gesprächspartner;
- Besondere Standortkennzeichen (z. B. für Bahnhof);
- Besondere Anbieterkennzeichen (u. a. Internetbuchungsmöglichkeit);
- Anmietzeitpunkt und -zeitraum;
- Freikilometer (falls nicht unbegrenzt);
- Abgefragte Fahrzeugklasse;
- Preis (inkl. Umsatzsteuer);
- Anmerkungen.

Es wurden die Kriterien für ein valides Anmiet-szenario (s. o.) angewendet. Alle abgefragten Preise enthielten eine Mindestkilometeranzahl von 150 km, somit konnten 17 027 Preise für die Auswertung herangezogen werden. Die Haftungsreduzierung (mit typischer Selbstbeteiligung) war stets im abgefragten Preis enthalten.

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



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

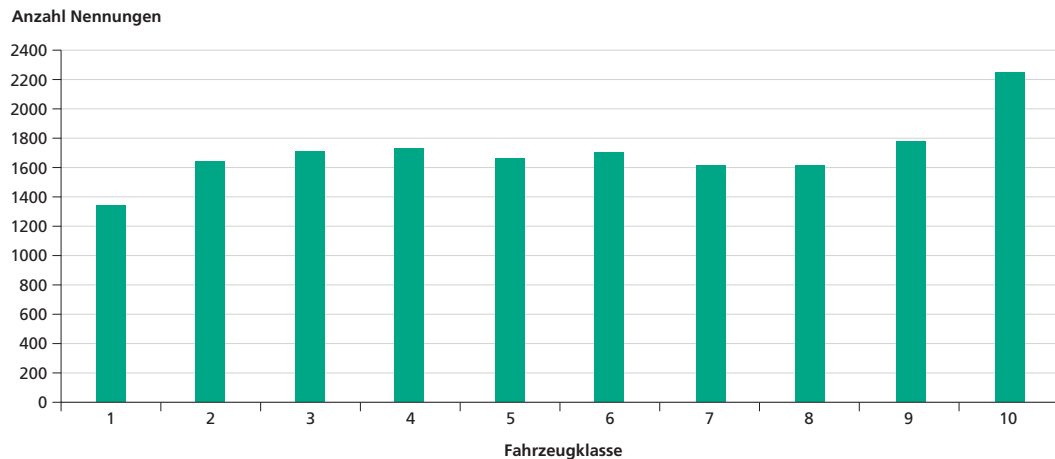


Abbildung 6: Telefonische Erhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke, bundesweit

Insgesamt wurden im Rahmen der telefonischen Erhebung 17 027 Einzelpreise von 5 811 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

Fraunhofer IAO führt für jede Ausgabe jeweils zwei Markterhebungen durch, eine telefonische Erhebung (100 % Telefonerhebung) und eine

Internet-basierte Erhebung (100 % 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 von Fraunhofer IAO 5 843 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 2014A] 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 [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 Qualitätssicherungsmaßnahmen, 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 Fahrzeug-

modell 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.

### 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 oft

- peinlich, dass das größere Auto oft 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 befinde und die Fahrzeuge am Wochenende sowieso nicht genutzt würden. Zudem wurde dieser 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.
  - Unerwartet häufig erfolgte eine Umleitung von Festnetznummern kleiner und mittlerer Anbieter auf Call-Center der großen Anbieter. Dies führte dazu, dass oft eine feste Reservierung erreicht werden wollte.

### 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 beibehalten.

Beim Klassifizierungsvorgang muss für ein bestimmtes Fahrzeug die dazugehörige Fahr-

zeugklasse ermittelt werden. Zur Ermittlung der Klasse sind Detaildaten zum Fahrzeug erforderlich. Die Ermittlung erfolgt über die entsprechende SchwackeListe [Schwacke 2014A].

Die folgende Tabelle zeigt, dass beispielsweise ein VW Golf VII je nach Ausführung in verschiedenen Klassen eingeordnet wird. So ist beispielsweise ein Golf VII 1.2 TSI BlueMotion Technology Trendline ein Fahrzeug der Klasse 4, ein Golf VII 1.2 TSI BlueMotion Technology Comfortline hingegen ein Fahrzeug der Klasse 5 und ein Golf VII 1.4 TSI BlueMotion Technology Highline 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 in Klasse	4	5	6	7	8
Golf VII Benzin	3	17	10	4	2
Golf VII Diesel	–	11	20	8	–

Tabelle 1: Anzahl aktueller Fahrzeugausführungen VW Golf VII in bestimmter Schwacke-Klasse

Die Tabelle 1 bezieht sich auf die Liste [Schwacke 2014A] und gibt an, wie viele der damals aktuell produzierten Golfausführungen 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

## 9 Analyse der Preisentwicklungen 2010 bis 2014

In den folgenden Auswertungen werden die Preisentwicklungen der letzten fünf Jahre dargestellt. Als Referenzwerte werden die Preise von 2010 zugrunde gelegt.

In den Abschnitten 9.1 bis 9.3 steht die Preisentwicklung in den vergangenen fünf Jahren 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: 5 und I; Oberklasse: 8 und L.

Die Darstellungen zeigen, um wie viel Prozent der Preis vom Referenzwert 2010, hier als 100 Prozent angenommen, abweicht. Ein höherer Prozentwert bedeutet eine Preissteigerung gegenüber 2010, ein niedrigerer Prozentwert zeigt eine Preisreduzierung gegenüber 2010 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 2010, 2012 und 2014 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 2010. Ein Wert von 79 Prozent bei Klasse 2 für sieben Tage Anmietung im Jahre 2011 bedeutet, dass der entsprechende Preis 2011 91 Prozent des Preises von 2010 betrug – dies entspricht einer Preisreduzierung um 9 Prozent in 2011 gegenüber dem Wert von 2010.

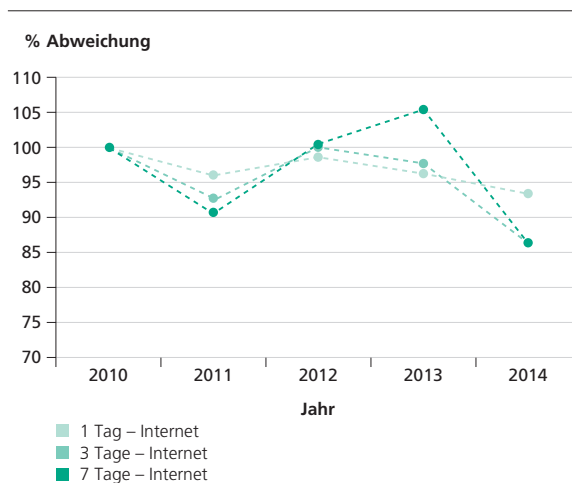


Abbildung 22: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2010 bis 2014 für Schwacke-Klasse 2 in Bezug auf den Mittelwert 2010, Pkw – bundesweit, Internet

Die Abbildungen zeigen, dass die Preise von 2010 bis 2014 fast ausschließlich gesunken sind. Ab 2012 bei der Klassen 2 für sieben Tagen ein leichter Anstieg von 1 bis 6 Prozent zu verzeichnen ist. Für die Klasse 8 ist der Preisanstieg ab 2014 bei einer Anmietung von einem Tag mit 5 Prozent etwas höher ausgefallen, bei den anderen Anmietzeiträumen jedoch auf dem niedrigen Niveau verblieben.

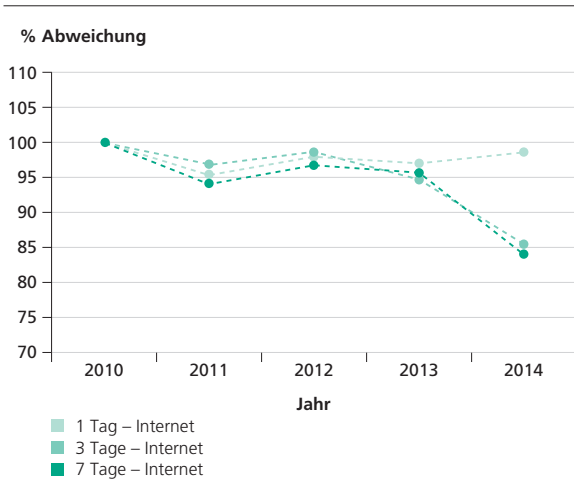


Abbildung 23: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2010 bis 2014 für Schwacke-Klasse 5 in Bezug auf den Mittelwert 2010, Pkw – bundesweit, Internet

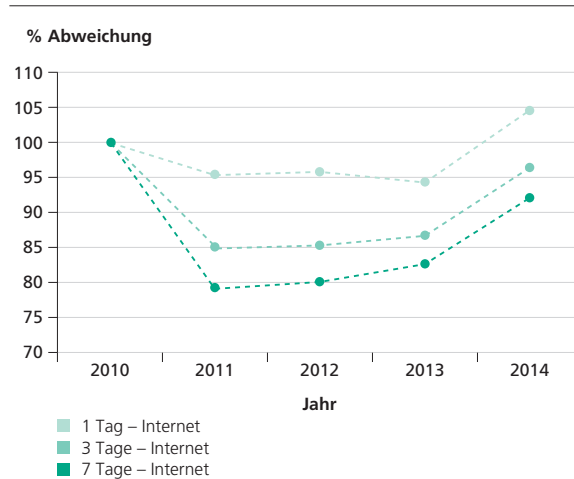


Abbildung 24: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2010 bis 2014 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2010, Pkw – bundesweit, Internet

## 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 Preissenkung bis 2011 und daran anschließend eine leichte Preissteigerung, wobei das Niveau von 2010 nur bei Klasse E in 2012 mit 2 Prozent für eine Dreitagesanmietung und 1 Prozent für 7 Tage überstiegen wird. In den Folgejahren kam es wie 2011 wieder zu Preis-senkungen.

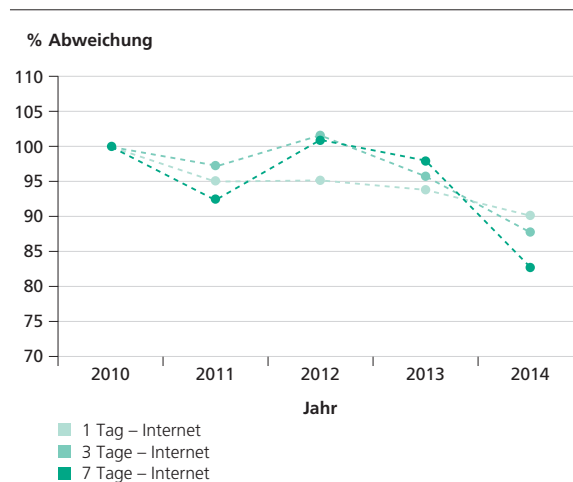


Abbildung 25: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2010 bis 2014 für ACRISS-Klasse E in Bezug auf den Mittelwert 2010, Pkw – bundesweit, Internet

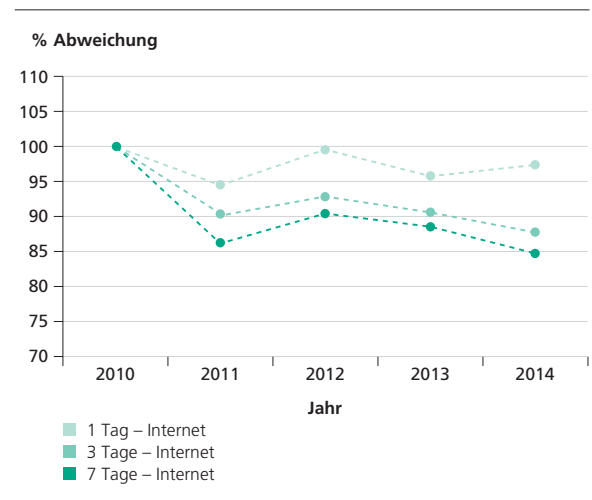


Abbildung 26: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2010 bis 2014 für ACRISS-Klasse I in Bezug auf den Mittelwert 2010, Pkw – bundesweit, Internet

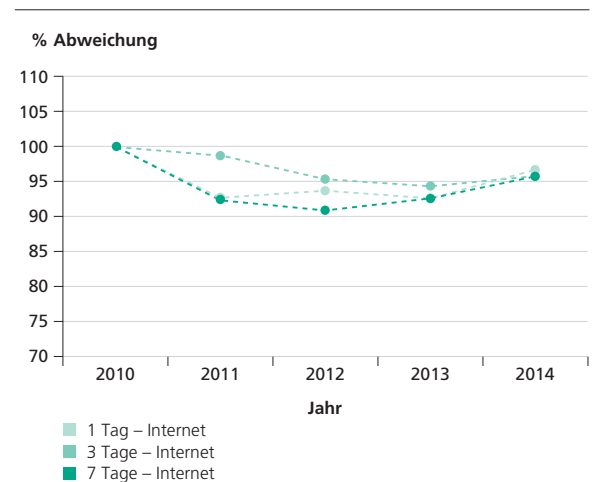


Abbildung 27: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2010 bis 2014 für ACRISS-Klasse L in Bezug auf den Mittelwert 2010, Pkw – bundesweit, Internet

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

Die nächsten drei Abbildungen zeigen die Preisentwicklungen für die telefonische Preis-erhebung.

Die Abbildungen zeigen Preissteigerungen für 2011 im Vergleich mit 2010 außer für die Klasse 2 und 5 für einen Tag, dort kam es zu Preissenkungen von bis zu 8 Prozent. In den Folgejahren wurde das Niveau von 2010 nicht mehr erreicht. Eine Ausnahme bildet Klasse 8 für sieben Tage in 2013 mit einem Anstieg von 7 Prozent. Es kann festgestellt werden, dass alle Preise 2014 niedriger sind als 2010, d. h. konkret zwischen 67 und 96 Prozent des Preises von 2010 betragen.

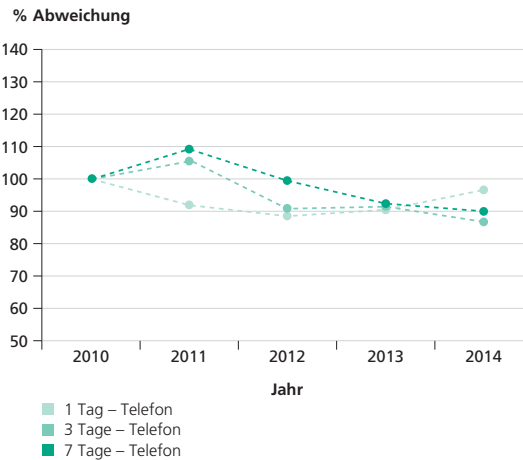


Abbildung 29: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2010 bis 2014 für Schwacke-Klasse 5 in Bezug auf den Mittelwert 2010, Pkw – bundesweit, Telefon

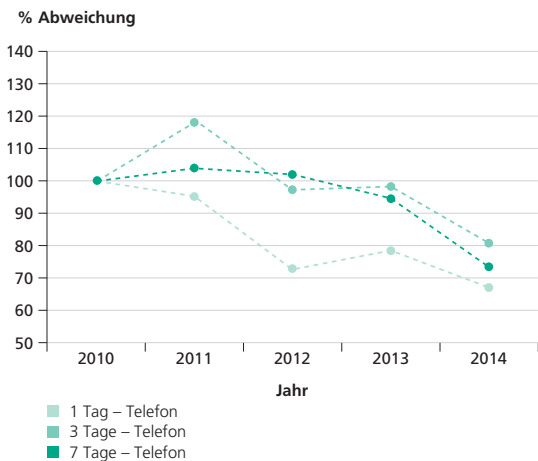


Abbildung 28: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2010 bis 2014 für Schwacke-Klasse 2 in Bezug auf den Mittelwert 2010, Pkw – bundesweit, Telefon

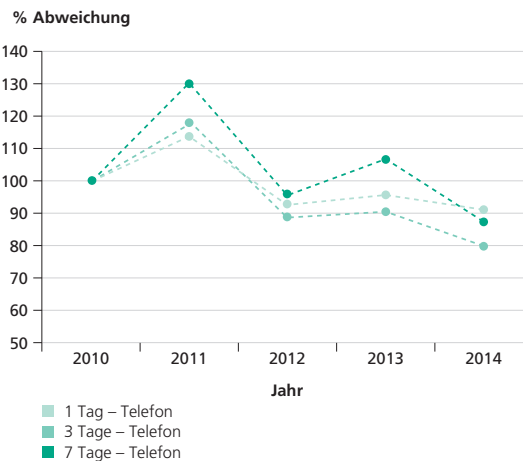


Abbildung 30: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2010 bis 2014 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2010, Pkw – bundesweit, Telefon

## 9.4 Preisentwicklung der Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifizierung für die Jahre 2010, 2012 und 2014

In den folgenden drei Abschnitten 9.4 bis 9.6 werden die Preisentwicklungen für alle Klassen nach Schwacke-Klassifikation sowie ACRISS-Klassifikation dargestellt. Zur besseren Übersichtlichkeit werden die einzelnen Erhebungszeiträume eins, drei und sieben Tage für die Jahre 2010, 2012 und 2014 und 2014 getrennt voneinander betrachtet.

Die Abbildung 31 zeigt, dass die Preise für einen Tag nur geringe Abweichungen voneinander aufweisen, Ausnahmen bilden die Klasse 3 bis 5 für das Jahr 2010 und die Klasse 10 für alle drei Jahre. In den Abbildungen 32 und 33 wird

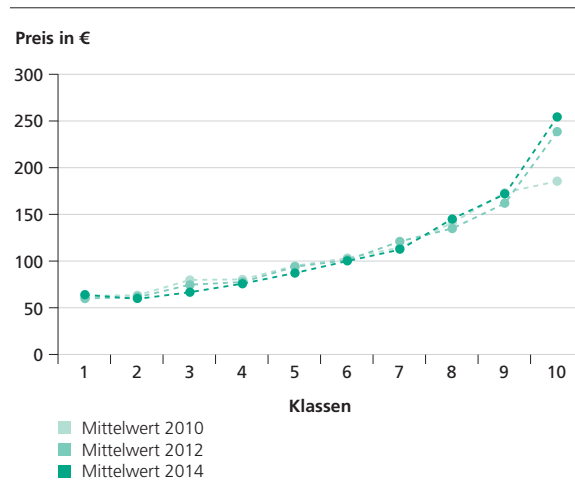


Abbildung 31: Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2010, 2012 und 2014, Pkw – bundesweit, Internet

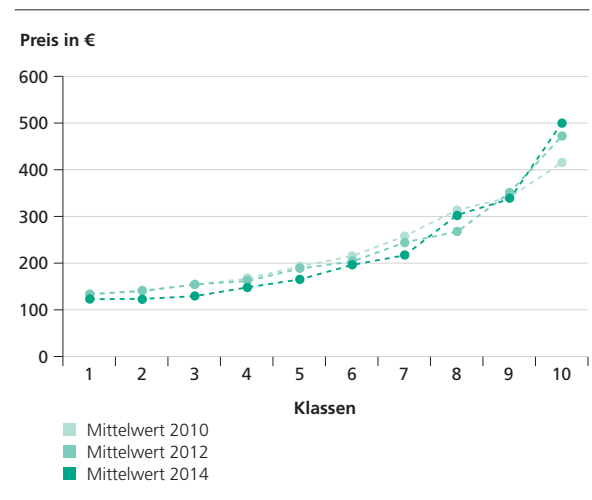


Abbildung 32: Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2010, 2012 und 2014, Pkw – bundesweit, Internet

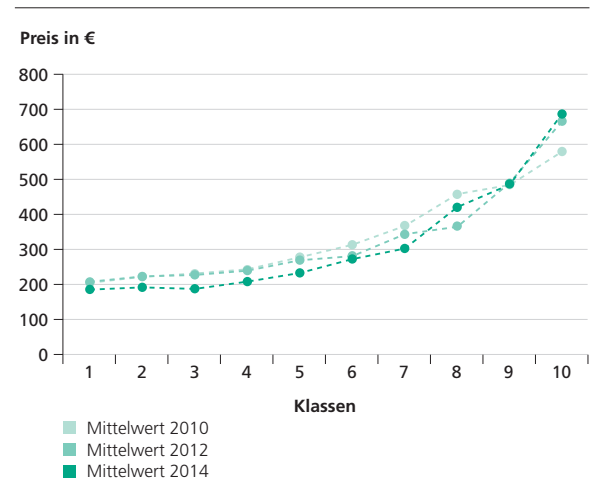


Abbildung 33: Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2010, 2012 und 2014, Pkw – bundesweit, Internet

deutlich, dass die ermittelten Preise 2014 gegenüber den Preisen 2010 für nahezu alle Klassen niedriger waren, eine Ausnahme hier bildet die Klasse 10 bei welcher ein deutlicher Preisanstieg sichtbar ist.

### 9.5 Preisentwicklung der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifizierung für die Jahre 2010, 2012 und 2014

In der folgenden Auswertung werden die Preis-Mittelwerte der Internet-Erhebung nach der ACRISS-Klassifizierung für die Jahre 2010, 2012 und 2014 miteinander verglichen. Dabei wird deutlich, dass die ermittelten Preise 2010 im Vergleich zu den nachfolgenden Jahren für den Großteil der Klassen

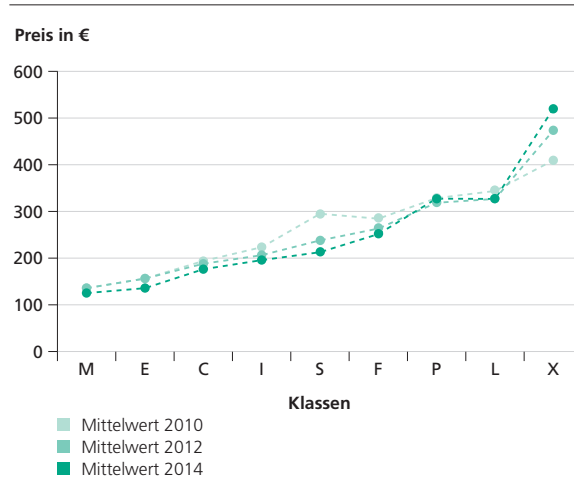


Abbildung 35: Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2010, 2012 und 2014, Pkw – bundesweit, Internet

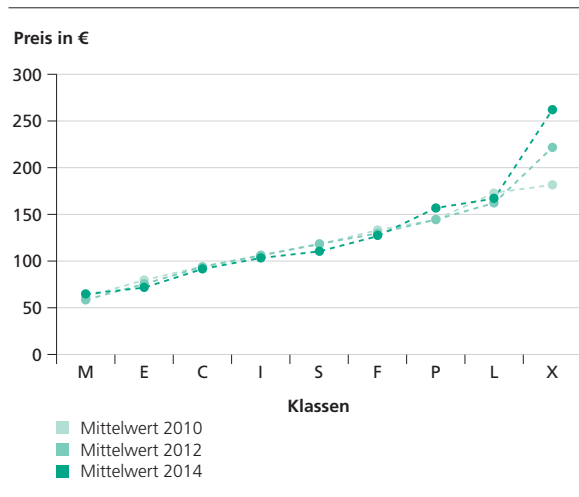


Abbildung 34: Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2010, 2012 und 2014, Pkw – bundesweit, Internet

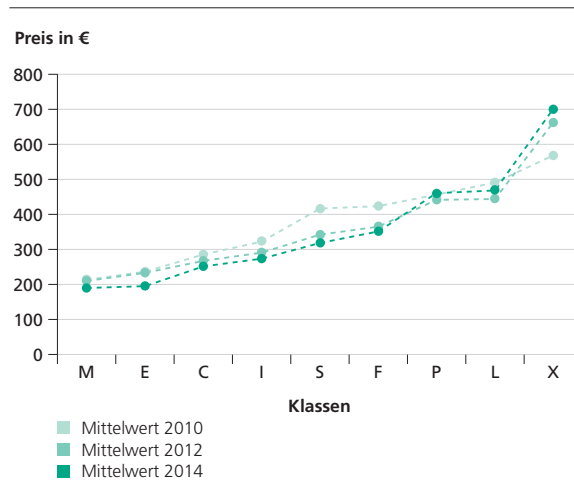


Abbildung 36: Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2010, 2012 und 2014, Pkw – bundesweit, Internet



niedriger waren. Eine Ausnahme stellen die Werte für Klasse X dar, hier sind die Preise höher über alle Zeiträume und Jahre hinweg.

### 9.6 Preisentwicklung der Telefon-Erhebung nach Schwacke-Klassifizierung für die Jahre 2010, 2012 und 2014

In der folgenden Auswertung werden die Mittelwerte der Telefon-Erhebung nach der Schwacke-Klassifizierung für die Jahre 2010, 2012 und 2014 miteinander verglichen. Dabei wird deutlich, dass die ermittelten Preise 2010 im Vergleich zu 2012 teurer oder ähnlich hoch sind, und die Preise für 2014 fast durchweg günstiger sind als in den Vorjahren, mit Ausnahme der Klassen 9 und 10 für einen Tag.

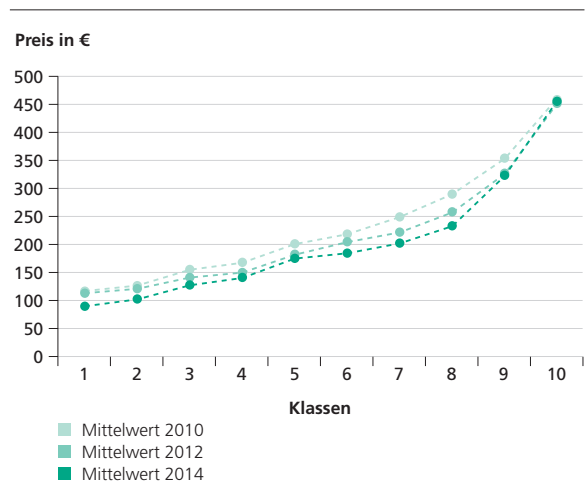


Abbildung 38: Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2010, 2012 und 2014, Pkw – bundesweit, Telefon

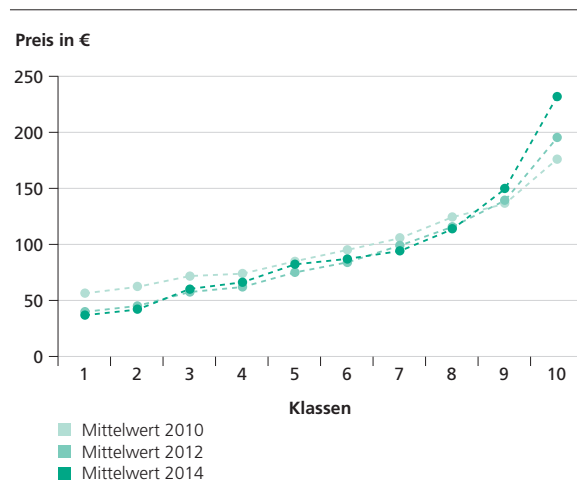


Abbildung 37: Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2010, 2012 und 2014, Pkw – bundesweit, Telefon

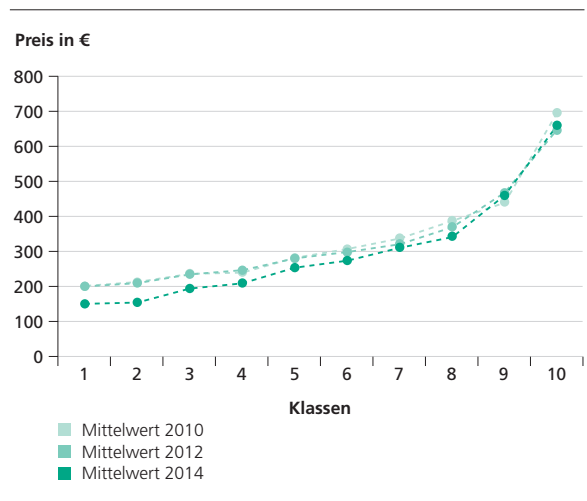


Abbildung 39: Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2010, 2012 und 2014, Pkw – bundesweit, Telefon

## 10 Zusammenfassung und Ausblick

Die Marktstudie 2014 wurde von dem neutralen Forschungsinstitut Fraunhofer IAO auf Basis wissenschaftlich fundierter Methoden und Erfahrungen der Marktstudien 2008 bis 2013 durchgeführt. Die Abfrage unter typischen Anmietbedingungen ermöglichte die Ermittlung marktüblicher Preise. Detaillierte Ergebnisse für zwei Erhebungen auf Basis von etwa 928 000 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 2014 wieder, dass das Internet kein Sondermarkt ist. Es gibt einen Mietwagenmarkt mit unterschiedlichen Vertriebskanälen und Werbemethoden. Die telefonisch abgefragten Preise sind auch 2014 teilweise günstiger als die über das Internet abgefragten Preise.

Auf Basis der bewährten Methodik von Fraunhofer IAO wurde in der hier vorliegenden Marktstudie 2014 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 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 2014]

Association of Car Rental Industry Systems Standards; <http://www.acriss.org/de/>; abgerufen 19.09.2014.

[DasTelefonbuch]

DasTelefonbuch; Deutsche Telekom Medien GmbH und Partnerfachverlage; <http://www.dastelefonbuch.de>, abgerufen im Januar 2014.

[Deutscher Städtetag]

Deutscher Städtetag; Mitglieder des Deutschen Städtetages; <http://www.staedtetag.de/mitglieder/index.html>, Einwohnerzahl Stand 31.12.2012; abgerufen 22.08.2014

[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 2014.

[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 19.09.2014.

[MeineStadt]

Meine Stadt; allesklar.com AG, <http://www.meinestadt.de>; abgerufen im Januar 2014.

[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 19.09.2014.

[Richter 2007]

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

[Schwacke 2013]

EurotaxSchwacke GmbH (Hrsg.): SchwackeListe Automietpreisspiegel – Automietpreise für PKW, Transporter, Kleinbusse; Verlag: EurotaxGlass's International AG, Freienbach, Schweiz; 2012.

[Schwacke 2014A]

EurotaxSchwacke GmbH (Hrsg.): SchwackeListe Automietwagenklassen II/2014; Verlag: EurotaxGlass's International AG, Freienbach, Schweiz; 2014.

## Anhang A – Eingruppierung von Fahrzeugen nach ACRISS

Der Mietwagenmarkt klassifiziert Fahrzeuge nach der ACRISS-Klassifikation. Eine Beschreibung des Systems ist unter [ACRISS 2013] dargestellt.

Die Bedeutung des ersten Buchstabens sowie mögliche Beispielfahrzeuge nach Pkw und Geländewagen sind in Tabelle 18 zusammengefasst. Wobei die Einordnung der Fahrzeuge durch die Mietwagenanbieter selbst erfolgte.

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

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

1. Stelle des SIPP-Codes	Bedeutung	PKW	Geländewagen
M	Mini	Chevrolet Spark, Hyundai i10, Opel Adam, Renault Twingo, Toyota Aygo	
E	Kleinwagen	Ford Fiesta, Opel Corsa, VW Polo	
H	Kleinwagen Elite	Audi A1	
C	Kompaktklasse	Ford Focus Tunier, Mercedes A-Klasse, Opel Astra, Seat Leon, VW Golf, Renault Megane, Skoda Rapid	
D	Kompaktklasse Elite	Audi A3, Opel Astra Sportstourer, VW Golf Variant	
I	Mittelklassewagen	Audi A3 Cabrio, BMW 1er, Ford Mondeo Tunier, Opel Insignia Stationwagon, VW Eos, VW Passat Variant	Hyundai ix35, Skoda Yeti
J	Mittelklassewagen Elite	Citroen C5 Tourer, Opel Insignia Sportstourer	
S	Standardklasse	BMW 2er, Ford S-MAX, Skoda Superb Combi, VW Passat, VW Scirocco	Ford Kuga, VW Tiguan
F	Gehobene Mittelklasse	Audi A4, BMW 3er, Ford Galaxy, Mercedes C-Klasse,	Landrover Defender, Volvo XC60
P	Premiumklasse	Audi A6, Audi Q5, BMW 520 Touring, Mercedes E-Klasse	BMW X3, Mercedes GLK
L	Luxusklasse	Audi A5 Cabrio, Audi A6 Avant, BMW 525/530 Touring, Jaguar XF	Nissan Murano, VW Touareg
X	Spezial	Audi A8, BMW 7er, Mercedes S-Klasse	Mercedes ML, Porsche Cayenne

Tabelle 18: Bedeutung der ersten Stelle des SIPP-Codes und Eingruppierung von Beispielfahrzeugen nach ACRISS-Klassifikation im Rahmen der Preisermittlung, für Pkw und Geländewagen

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 2014 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)

ISBN 978-3-8396-0795-4



9 783839 607954