



Fraunhofer
IAO

Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2023

Fraunhofer Verlag

Marktpreisspiegel Mietwagen
Deutschland 2023

Impressum

Kontaktadresse:

Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO
Nobelstraße 12
70569 Stuttgart
Telefon: +49 (0) 711/970-51 01
mietwagenstudie@iao.fraunhofer.de
www.mietwagenstudie.iao.fraunhofer.de

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografi-
sche Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Titelbild: © oriol – Adobe Stock

Druck und Weiterverarbeitung: Sautter GmbH, Reutlingen

Für den Druck des Buches FSC-zertifiziertes
Recyclingpapier verwendet.



© Fraunhofer Verlag, 2024
Nobelstraße 12
70569 Stuttgart
verlag@fraunhofer.de
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

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 Handelsnamen 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 für Buchungen im Zeitraum 3. Januar bis 21. Dezember 2023 erhoben.

Fraunhofer »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2023« in Kürze

Der »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2023« 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 2023 wurde vom Fraunhofer IAO unter Anwendung der im Folgenden detailliert erläuterten wissenschaftlichen Methodik in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten durchgeführt. Um der aktuellen Marktdynamik gerecht zu werden und umfassende Informationen zur Preisentwicklung darstellen zu können, wurden Angebote für Buchungen aus dem Zeitraum vom 3. Januar bis 21. Dezember 2023 in die Studie aufgenommen.

Die Ausgabe 2023 bildet die Grundlage für der Schätzung von Marktpreisen für Mietwagen im Jahr 2024.

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

- Repräsentative internetbasierte Erhebung bei den sieben bedeutendsten Anbietern¹ (Avis, Buchbinder, Budget, Enterprise, Europcar, Hertz und Sixt), die verbindlich buchbare

Angebote aufweisen. Es wurden keine starren Listenpreise erhoben, sondern reale Angebotspreise.

- Repräsentative Telefonerhebung bei allen ermittelten Autovermietern und Anmietstationen in Deutschland.
- Fraunhofer gibt den Marktpreis wieder, für den eine selbstzahlende Privatperson aufkommen muss. Sonderkonditionen für Vorauszahlungen werden nicht berücksichtigt. Dieser Preis wird als »Normaltarif« bezeichnet.
- Insgesamt sind bei beiden Erhebungen für die Mietzeiträume 1 Tag sowie 3, 5 und 7 Tage etwa 860 000 Daten von ca. 2 190 Anmietstationen eingeflossen.
- Sowohl kleine und mittlere Anbieter als auch große Anbieter wurden berücksichtigt.
- Bei der Telefonerhebung 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. 950 bis 1 750 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.

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

- Eine Auswertung nach der ACRISS-Klassifikation wurde zusätzlich zur Auswertung nach Schwacke-Klassifikation durchgeführt, da sie insbesondere für die Anbieter im Mietwagenmarkt gebräuchlich und von großem Interesse ist.
- Die Preise für Geländewagen und Kleinbusse wurden separat ausgewertet und sind in Kapitel 5 bzw. Kapitel 6 dargestellt. Diese Auswertungen erfolgten bundesweit und für den einstelligen Postleitzahlbereich.
- Die Verfügbarkeit und die Preise von Elektrofahrzeugen wurden ausführlich untersucht. Die Ergebnisse sind in Kapitel 7 beschrieben.
- 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 10 analysiert die Preisschwankungen und den Einfluss der Mietdauer auf den durchschnittlichen Tagespreis.
- Kapitel 11.1 stellt den Preisverlauf im Erhebungszeitraum dar.

Die Erhebung in der 16. Ausgabe 2023 enthält ebenfalls eine Analyse der Marktentwicklung im Vergleich zum Vorjahr sowie ausführliche Analysen der Preisentwicklung 2019 bis 2023. Als durchschnittlicher Preis für ein Fahrzeug nach Schwacke Klasse 7 wurden ca. 146 Euro für einen Tag und ca. 390 Euro für sieben Tage ermittelt.

Zusätzlich wurde eine Analyse der letzten fünf Jahre für die Interneterhebung sowie Telefonerhebung durchgeführt.

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

Inhalt

Fraunhofer »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2023« in Kürze	3
Tabellenverzeichnis	8
Abbildungsverzeichnis	11
1 Einleitung	15
2 Methodik	17
2.1 Anforderungen an Methodik und Studie	17
2.2 Beschreibung der Methodik	21
2.2.1 Vorgehensweise der Studie	21
2.2.2 Elemente der Methodik	23
2.2.3 Beschreibung der Basisdaten	24
2.3 Durchführung der Erhebungen	26
2.3.1 Erhebung auf Internetbasis	26
2.3.2 Erhebung auf Telefonbasis	29
2.3.3 Berücksichtigung von mittelgroßen und kleinen Mietwagenanbietern	31
2.4 Auswertung der ermittelten Daten	32
2.5 Klassifizierung von Fahrzeugen	33
3 Marktbeobachtungen und Erfahrungen	35
3.1 Erfahrungen der Erhebung auf Internetbasis	35
3.2 Erfahrungen der Erhebung auf Telefonbasis	36
4 Mietwagenpreise für Personenkraftwagen (Pkw) auf Internetbasis	37
4.1 Erläuterung der Tabellen	37
4.2 Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	40
4.3 Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	41
4.4 Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation bundesweit	44
4.5 Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	45
5 Mietwagenpreise für Geländewagen auf Internetbasis	49
5.1 Erläuterung der Tabellen	49
5.2 Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	50
5.3 Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	51
5.4 Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation bundesweit	53
5.5 Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	54

6	Mietwagenpreise für Kleinbusse auf Internetbasis	56
6.1	Erläuterung der Tabellen	56
6.2	Basistabellen bundesweit	57
6.3	Basistabellen für den einstelligen Postleitzahlbereich	58
7	Marktanalyse zu Verfügbarkeit und Preisen von Elektrofahrzeugen auf Internetbasis	60
7.1	Methodik der Datenaufnahme und Auswertung	60
7.2	Analyse zur Verfügbarkeit von Elektrofahrzeugen in der Vermietung	60
7.3	Klassifikation und Vergleichbarkeit der Preise von Elektrofahrzeugen auf Basis der Schwacke-Klassifikationssystematik	63
7.4	Basistabellen für Elektro-Pkw nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	64
7.5	Basistabellen für Elektro-Geländewagen nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	66
7.6	Vergleich der Preise von Elektro-Pkw und Verbrenner-Pkw	67
7.7	Vergleich der Preise von Elektro-Geländewagen und Verbrenner-Geländewagen	69
8	Mietwagenpreise für Personenkraftwagen (Pkw) auf Telefonbasis	71
8.1	Erläuterung der Tabellen	71
8.2	Basistabellen der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	71
9	Vergleich der Ergebnisse nach Erhebungsart und Anbietergruppen	73
9.1	Vergleich der Preise der Telefonerhebung mit den Preisen der Interneterhebung	73
9.2	Vergleich der Preise der Telefonerhebung nach Anbietergruppen	75
9.3	Vergleich der Preise der Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit nach Erhebungsart	76
10	Analyse der Preisschwankungen und Einflussfaktoren	79
10.1	Preisschwankungen zwischen Postleitzahlbereichen	79
10.2	Preisschwankung um den Mittelwert (Standardabweichung)	80
10.3	Verteilung der ermittelten Preise um den Mittelwert	82
10.4	Einfluss der Mietdauer auf den durchschnittlichen Tagespreis	86
11	Analyse der kurzfristigen Preisentwicklung	88
11.1	Preisverlauf im Erhebungszeitraum	88
11.2	Preisentwicklung der Interneterhebung im Vergleich zum Vorjahr	89
11.3	Preisentwicklung der Telefonerhebung im Vergleich zum Vorjahr	91
11.4	Preisentwicklung der Telefonerhebung im Vergleich zum Vorjahr nach Anbietergruppen	92

12 Analyse der mittelfristigen Preisentwicklungen 2019 bis 2023	94
12.1 Preisentwicklung der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation 3, 6 und 8	94
12.2 Preisentwicklung der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation M, C und I	96
12.3 Preisentwicklung der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation 3, 6 und 9	97
12.4 Preisentwicklung der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation für die Jahre 2019, 2021 und 2023	98
12.5 Preisentwicklung der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation für die Jahre 2019, 2021 und 2023	99
12.6 Preisentwicklung der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation für die Jahre 2019, 2021 und 2023	100
13 Zusammenfassung und Ausblick	101
14 Glossar und Abkürzungsverzeichnis	103
15 Literaturverzeichnis	104
Anhang A Eingruppierung von Fahrzeugen nach ACRISS	105
Anhang B1 Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation für den zweistelligen Postleitzahlbereich	106
Anhang B2 Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation für die 20 größten deutschen Städte	130
Anhang B3 Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation für den zweistelligen Postleitzahlbereich	136
Anhang B4 Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation für die 20 größten deutschen Städte	160
Anhang C Informationen zu Fraunhofer IAO	166

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Anzahl 2017 produzierter Fahrzeugausführungen Opel Astra in bestimmter Schwacke-Klasse	33
Tabelle 2	Ranking der 20 größten Städte Deutschlands nach Einwohnerzahlen, Stand 31.12.2022 [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 Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Geländewagen – einstelliger PLZ-Bereich	54
Tabelle 11	Mittelwerte der Preise für Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Kleinbusse – bundesweit	57
Tabelle 12	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Kleinbusse – einstelliger PLZ-Bereich	58
Tabelle 13	Anzahl Nennungen nach Fahrzeugtyp	61
Tabelle 14	Schwacke-Klassen beispielhafter vergleichbarer Elektrofahrzeuge und Verbrenner	63
Tabelle 15	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Elektro-Pkw – bundesweit	65

Tabelle 16	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Elektro-Geländewagen – bundesweit	66
Tabelle 17	Vergleich der Mietpreise von Elektro-Pkw und Verbrenner-Pkw der gleichen Schwacke-Klasse	67
Tabelle 18	Vergleich der Mietpreise von Elektro-Pkw und Verbrenner-Pkw mit vergleichbarer Ausstattung	67
Tabelle 19	Vergleich der Mietpreise von Elektro-Geländewagen und Verbrenner-Geländewagen der gleichen Schwacke-Klasse	69
Tabelle 20	Vergleich der Mietpreise von Elektro-Geländewagen und Verbrenner-Geländewagen mit vergleichbarer Ausstattung	69
Tabelle 21	Ergebnisse der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	71
Tabelle 22	Vergleich zwischen Telefonerhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit	73
Tabelle 23	Telefonerhebung: Vergleich der Durchschnittswerte von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	75
Tabelle 24	Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit: Vergleich der Durchschnittswerte in Abhängigkeit von der Erhebungsart	77
Tabelle 25	Verteilung der Angebotspreise der Interneterhebung um den Mittelwert, Pkw – bundesweit	83
Tabelle 26	Durchschnittlicher Tagespreis in Abhängigkeit von der Mietdauer	87
Tabelle 27	Interneterhebung: Vergleich zwischen 2023 und 2022, Pkw – bundesweit	90
Tabelle 28	Telefonerhebung: Vergleich zwischen 2023 und 2022, Pkw – bundesweit	91
Tabelle 29	Telefonerhebung: Vergleich zwischen 2023 und 2022 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	93
Tabelle 30	Bedeutung der ersten Stelle des SIPP-Codes und Eingruppierung von Beispielfahrzeugen nach ACRISS-Klassifikation im Rahmen der Preisermittlung, für Pkw und Geländewagen	105

Tabelle 31	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – zweistelliger PLZ-Bereich	106
Tabelle 32	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, 20 größten deutschen Städte	130
Tabelle 33	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – zweistelliger PLZ-Bereich	136
Tabelle 34	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, 20 größten deutschen Städte	160

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Vorgehen bei der Studiererstellung	21
Abbildung 2	Internetenerhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlbereichen	27
Abbildung 3	Internetenerhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke – bundesweit	28
Abbildung 4	Internetenerhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach ACRISS – bundesweit	29
Abbildung 5	Telefonenerhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlbereichen	30
Abbildung 6	Telefonenerhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke	31
Abbildung 7	Erläuterung der Ergebnistabellen für die Internetenerhebung (Tabellenausschnitt aus Kapitel 4.3)	39
Abbildung 8	Mittelwerte der Preise für Internetenerhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	40
Abbildung 9	Mittelwerte der Preise für Internetenerhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – bundesweit	44
Abbildung 10	Mittelwerte der Preise für Internetenerhebung nach Schwacke-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	50
Abbildung 11	Mittelwerte der Preise für Internetenerhebung nach ACRISS-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	53
Abbildung 12	Mittelwerte der Preise für Internetenerhebung nach Schwacke-Klassifikation, Kleinbusse – bundesweit	57
Abbildung 13	Internetenerhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlbereichen	61
Abbildung 14	Internetenerhebung: Anzahl der ermittelten Werte für Elektrofahrzeuge pro Fahrzeugklasse nach Schwacke – bundesweit	62
Abbildung 15	Mittelwerte der Preise für Internetenerhebung nach Schwacke-Klassifikation, Elektro-Pkw – bundesweit	65

Abbildung 16	Mittelwerte der Preise für Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Elektro-Geländewagen – bundesweit	66
Abbildung 17	Prozentuale Abweichung der erhobenen Mittelwerte von Elektro-Pkw und Verbrenner-Pkw	68
Abbildung 18	Prozentuale Abweichung der erhobenen Mittelwerte von Elektro-Pkw und Verbrenner-Pkw	70
Abbildung 19	Mittelwerte der Preise für Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	72
Abbildung 20	Vergleich Mittelwerte für Telefonerhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit	74
Abbildung 21	Prozentuale Abweichung zwischen Telefonerhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit	74
Abbildung 22	Telefonerhebung: Prozentuale Abweichung der Durchschnittswerte von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	76
Abbildung 23	Vergleich Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit nach Erhebungsart	78
Abbildung 24	Beispiel – Mittelwert \pm Standardabweichung für Fahrzeuge der Klasse 7, Anmietdauer 3 Tage, Interneterhebung – Pkw, zweistellige PLZ-Bereiche	79
Abbildung 25	Durchschnittliche Standardabweichung nach Mietwagenklasse und Mietdauer – absolut	81
Abbildung 26	Durchschnittliche Standardabweichung nach Mietwagenklasse und Mietdauer – prozentual	81
Abbildung 27	Verteilung der Angebotspreise der Interneterhebung um den Mittelwert – Mietdauer 1 Tag	84
Abbildung 28	Verteilung der Angebotspreise der Interneterhebung um den Mittelwert – Mietdauer 3 Tage	84
Abbildung 29	Verteilung der Angebotspreise der Interneterhebung um den Mittelwert – Mietdauer 5 Tage	85
Abbildung 30	Durchschnittliche Abweichung der Interneterhebung vom Mittelwert – Mietdauer 7 Tage	85

Abbildung 31	Durchschnittlicher Tagespreis in Abhängigkeit der Mietdauer	87
Abbildung 32	Prozentuale Abweichung des gleitenden Durchschnitts der Mietpreise vom jeweiligen Gesamt-Mittelwert, Pkw – Internet	88
Abbildung 33	Internetenerhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2023 und 2022, Pkw – bundesweit	90
Abbildung 34	Telefonenerhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2023 und 2022, Pkw – bundesweit	92
Abbildung 35	Telefonenerhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2023 und 2022 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	93
Abbildung 36	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2019 bis 2023 für Schwacke-Klasse 3 in Bezug auf den Mittelwert 2019, Pkw – bundesweit, Internet	95
Abbildung 37	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2019 bis 2023 für Schwacke-Klasse 6 in Bezug auf den Mittelwert 2019, Pkw – bundesweit, Internet	95
Abbildung 38	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2019 bis 2023 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2019, Pkw – bundesweit, Internet	95
Abbildung 39	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2019 bis 2023 für ACRISS-Klasse M in Bezug auf den Mittelwert 2019, Pkw – bundesweit, Internet	96
Abbildung 40	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2019 bis 2023 für ACRISS-Klasse C in Bezug auf den Mittelwert 2019, Pkw – bundesweit, Internet	96
Abbildung 41	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2019 bis 2023 für ACRISS-Klasse I in Bezug auf den Mittelwert 2019, Pkw – bundesweit, Internet	96
Abbildung 42	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2019 bis 2023 für Schwacke-Klasse 3 in Bezug auf den Mittelwert 2019, Pkw – bundesweit, Telefon	97

Abbildung 43	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2019 bis 2023 für Schwacke-Klasse 6 in Bezug auf den Mittelwert 2019, Pkw – bundesweit, Telefon	97
Abbildung 44	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2019 bis 2023 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2019, Pkw – bundesweit, Telefon	97
Abbildung 45	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 10 für 2019, 2021 und 2023, Pkw – bundesweit, Internet	98
Abbildung 46	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 10 für 2019, 2021 und 2023, Pkw – bundesweit, Internet	98
Abbildung 47	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 10 für 2019, 2021 und 2023, Pkw – bundesweit, Internet	98
Abbildung 48	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der ACRISS-Klassen M bis L für 2019, 2021 und 2023, Pkw – bundesweit, Internet	99
Abbildung 49	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis L für 2019, 2021 und 2023, Pkw – bundesweit, Internet	99
Abbildung 50	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis L für 2019, 2021 und 2023, Pkw – bundesweit, Internet	99
Abbildung 51	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 10 für 2019, 2021 und 2023, Pkw – bundesweit, Telefon	100
Abbildung 52	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 10 für 2019, 2021 und 2023, Pkw – bundesweit, Telefon	100
Abbildung 53	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 10 für 2019, 2021 und 2023, Pkw – bundesweit, Telefon	100

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 für Buchungen vom 3. Januar bis 21. Dezember 2023 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 855 595 Einzelpreise von 1 197 Anmietstationen und per Telefon 4 768 Einzelpreise von 2 195 Anmietstationen.

Auf Basis dieser Daten wurden umfassende Auswertungen durchgeführt. Die Ergebnisse sind in dieser Studie in Tabellenform detailliert dargestellt und werden zur besseren Übersichtlichkeit durch Grafiken ergänzt. Die Kapitel 4 bis 8 zeigen die ermittelten Marktpreise – getrennt für die Interneterhebung (Personenkraftwagen (Pkw), Geländewagen und Kleinbusse) und für die Telefonerhebung. 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? Wie stark weichen die Angebote durchschnittlich vom ermittelten Mittelwert ab? Wie beeinflusst die Mietdauer den durchschnittlichen Tagespreis? Zu welchen Preisen werden Elektrofahrzeuge in der Vermietung angeboten und wie lassen sich die Angebote für Elektrofahrzeuge und Verbrenner vergleichen?

Im Mietwagenmarkt erfolgt die Einordnung der Fahrzeuge häufig nach der ACRISS-Klassifikation [ACRISS 2023], im Unfallersatzgeschäft ist dage-

gen die Einteilung nach der Klassifikation von Schwacke [Schwacke 2017A] üblich.² 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 als Beschreibungselement des Angebotes dem Kunden kommuniziert.

Die Analyse und Interpretation der ermittelten Daten ab Kapitel 9 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. Welcher Vertriebskanal günstiger ist, hängt von Mietwagenklasse und Anmietdauer ab. Kapitel 9 vergleicht die beiden Erhebungen detailliert.

Die Einordnung der Ergebnisse im Vergleich zum Vorjahr und zu anderen Erhebungen ist in Kapitel 11 dargestellt.

Kapitel 12 widmet sich einer ausführlichen Analyse zur Preisentwicklung in den letzten fünf Jahren (2019 bis 2023).

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 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 nahekommmt. 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 Telefonerhebung sollte jede Anmietstation in Deutschland einbezogen werden, gleichzeitig wurde Wert daraufgelegt, 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 5285 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 Miet-

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

Dokumentation

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

- Angabe von Bruttopreisen (inklusive Umsatzsteuer);
- Angabe von Mittelwert, Standardabweichung sowie Minimal- und Maximalwerte;
- Gliederung nach verschiedenen Fahrzeugklassen;
- Geografische Gliederung in verschiedenen Detaillierungsstufen (je nach Anzahl nutzbarer Werte für statistische Relevanz): bundesweit, nach einstelligen oder zweistelligen Postleitzahlbereichen, nach den 20 größten Städten Deutschlands;
- Angabe der Preise für verschiedene Anmietzeiträume;
- Preiserhebungen für die Anmietdauern 1 Tag, 3, 5 und 7 Tage;

- Angabe der zugrunde liegenden Anzahl von Einzelwerten und Anmietstationen bzw. Nennungen;
- Vergleichende Darstellung der Ergebnisse von Interneterhebung und telefonischer Befragung;
- Vergleichende Darstellung mit der Markterhebung vom Vorjahr sowie mit anderen Markterhebungen von Mietwagenpreisen.

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

Klassifikation der Ergebnisse

Die Beteiligten an der Schadenregulierung von Kfz-Unfällen arbeiten heutzutage häufig mit einer Fahrzeug-Klassifikation, die von Schwacke erstellt wurde und die bis 2017 in entsprechenden Publikationen für einzelne Fahrzeuge veröffentlicht wurde [Schwacke 2017A, Schwacke 2017]. Aktuell gibt es die Klassifikationstabellen und Mietwagenpreise von Schwacke nicht mehr in Buchform, sondern ausschließlich digital und mit eingeschränktem Zugriff. Da die Klassifikation nach Schwacke aber noch häufig verwendet wird, wurde in der Studie auch in diesem Jahr u. a. eine Einteilung und Auswertung nach diesem Klassifikationssystem vorgenommen. Diese Einteilung ist mit Herausforderungen im Bereich der Klassifikation verbunden und führt zu einer Unschärfe bei der Ermittlung und Berechnung der einzelnen Werte. In der Schadenregulierung stellt diese Klassifikation eine Herausforderung für den Regulierungsprozess dar, da häufig die erforderlichen Daten im Regulierungsprozess nicht in dem Detaillierungsgrad vorhanden sind, der erforder-

lich ist, um eine exakte Klasseneinteilung vornehmen zu können. Das heißt, es wird von einer Genauigkeit ausgegangen, die in der Regulierungspraxis häufig nicht erreicht werden kann, jedoch zu einem erheblichen Bearbeitungsaufwand führt. Dies wird am Ende dieses Kapitels näher erläutert. Eine mögliche Alternative stellt das ACRISS-Klassifikationssystem dar, welches in der Mietwagenbranche stärker verbreitet ist.

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

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

Aktualität

Die in dieser Studie erhobenen Daten wurden für Buchungen im Zeitraum vom 3. Januar bis 21. Dezember 2023 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 der Studie

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

Aktualisierung Methodik

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

Typische Anmietszenarien wurden definiert und es wurde festgelegt, welche Werte unter welchen Rahmenbedingungen abzufragen sind. Gleich-

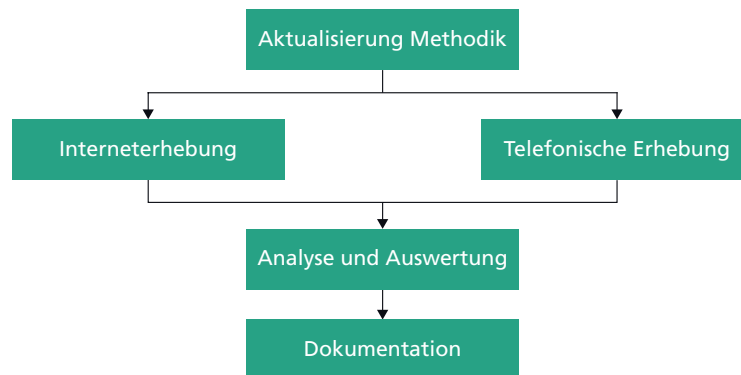


Abbildung 1: Vorgehen bei der Studiererstellung

zeitig 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 untersucht. Zudem wurde seit 2019 auf eine Auswertung nach Anmietzeitpunkt verzichtet, da der Einfluss des Anmietzeitpunkts auf die Preise in allen vorhergehenden Jahren gering war. Für die Jahre 2020 bis 2022 wurde der Preisverlauf über den Erhebungszeitraum betrachtet. 2022 wurden Fahrzeuge mit mehr als 5 Sitzplätzen (Kleinbusse) als separate Fahrzeugkategorie in die Studie aufgenommen. 2023 wurde die Studie um zusätzliche Auswertungen ergänzt, die die Preisschwankungen der Marktpreise transparent darstellen und den Einfluss der Mietdauer auf den Preis analysieren. Hierbei wurde auch untersucht, wie die Mietdauer die durchschnittlichen Tagespreise beeinflusst. Weiterhin wurde 2023 eine Marktanalyse zu Verfügbarkeit und Preisen von Elektrofahrzeugen durchgeführt.

Interneterhebung und Telefonerhebung

Die Methodik diente als Grundlage für die anonymen, deutschlandweiten Erhebungen über Telefon und Internet, die von Januar bis Dezember 2023 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 855 595 Einzelwerte der Erhebung über das Internet sowie 4 768 Einzelwerte der Telefonerhebung 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 Telefonerhebung wurden verschiedene realitätsnahe Anmiet-szenarien entwickelt und als Grundlage für die Anfragen genutzt. Ziel war es, den Anmietvorgang wirklichkeitsnah zu gestalten und ein Verhalten vorzuspielen, das einer typischen Anmietung entspricht. Auf diese Weise wurde die Anonymität des Anmietenden gewahrt und die vorgesehene Nutzung der erhobenen Informationen war den Vermietern nicht bekannt.

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

Anmietzeitpunkt und -zeitraum

Für die Erstellung der Tabellen wurden die Preise für vier Anmietzeiträume ermittelt: 1 Tag, 3, 5 und 7 Tage. Dies gilt sowohl für die Interneterhebung als auch für die Telefonerhebung. 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-Mitgliederrabatt, Rabatt für Bahncard-Inhaber etc.);
- Vermeidung von Aufschlägen und Zuschlägen (z. B. Navigationssystem oder zusätzliche Fahrer) – sofern extra ausgewiesen und nicht bereits im Preis enthalten;
- Haftungsreduzierung bzw. Haftungsbeschränkung mit typischer Selbstbeteiligung (meist zwischen 950 und 1 750 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 Beschreibung der 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 Internetangebot unter www.gelbeseiten.de;
- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Das Telefonbuch« im Internetangebot unter www.telefonbuch.de;
- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Meine Stadt« im Internetangebot unter www.meinestadt.de;

- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Google Maps« im Internetangebot unter www.google.de/maps;
- Stationsverzeichnisse der Mietwagenanbieter Avis, Buchbinder, Budget, Enterprise, Europcar, Hertz und Sixt.

Nach einer ersten Qualitätssicherung konnte ein Datenpool von insgesamt 5 285 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, Limousi-

nen, 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 die 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 Internetgeschäft wurden folgende Mietwagenanbieter in die Untersuchung einbezogen: Avis, Buchbinder, Budget, Enterprise, Europcar, Hertz und Sixt. Zusammen wiesen diese sieben Anbieter über den Erhebungszeitraum ein Netz von bundesweit 1 197 Anmietstationen auf (ohne Flughafen- und Sonderstationen).

Im Zuge der Durchführung der Interneterhebung wurde bei den erfassten 1 197 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 (193), Buchbinder (181), Budget (176), Enterprise (173), Europcar (195), Hertz (83) sowie Sixt (196).

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

Grundgesamtheit für die Telefonerhebung

Grundlage für die telefonische Datenerhebung bilden Preisangaben von Anmietstationen, die telefonisch im Rahmen eines realitätsnahen Anmietszenarios 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 Internetbuchungsmöglichkeit und den sonstigen Anbietern gibt, wurden die telefonisch ermittel-

ten Preise für diese beiden Gruppen getrennt aufgeführt.

2.3 Durchführung der Erhebungen

2.3.1 Erhebung auf Internetbasis

Nach Prüfung der Preisangaben im Internet wurde eine Vollerhebung über alle Mietwagenstationen und Kombinationen der Anmietszenarien 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 Anmietszenario angesetzt (s. o.). Alle über das Internet abgefragten Preise waren inklusive mindestens 150 Kilometer und Haftungsreduzierung (mit typischer Selbstbeteiligung von meist 950 bis 1 750 Euro).

Die Durchführung der Interneterhebung erfolgte für Buchungen im Zeitraum 3. Januar bis 21. Dezember 2023. Jede Anmietstation wurde in diesem Zeitraum mehrmals mit allen jeweils verfügbaren Fahrzeugen abgefragt. Insgesamt wurden im Rahmen der Interneterhebung 855 595 Einzelpreise von 1 197 Anmietstationen ermittelt. Angebote von Anmietstationen an Flughäfen oder von Sonderstationen z. B. für Militär, Kreuzfahrten oder zur Bereitstellung für Großunternehmen wurden in der Studie nicht berücksichtigt. Weiterhin flossen z. B. Angebote mit Fahrzeugtyp Transporter bzw. Lkw oder Angebote mit weniger als 150 Inklusiv-Kilometer nicht mit in die Auswertung ein.

Zunehmend werden auch Elektro-Fahrzeuge angeboten. Kapitel 7 analysiert Verfügbarkeit und Preise der Fahrzeuge im Detail. Letztendlich wurden in der Analyse insgesamt 855 595 Daten verarbeitet, unterteilt in 616 664 Preisangaben für Pkw, 167 460 für Geländewagen, 40 687 für Kleinbusse, 26 050 für Elektro-Pkw und 4 734 für Elektro-Geländewagen.

Die Abbildung 2 zeigt die Verteilung der Anmietstationen auf die einstelligen Postleitzahlbereiche für Pkw, Geländewagen und Kleinbusse. 2023 waren Geländewagen an den meisten Stationen verfügbar, während nur ungefähr zwei Drittel der Stationen Kleinbusse im Angebot hatte.

Anzahl Stationen

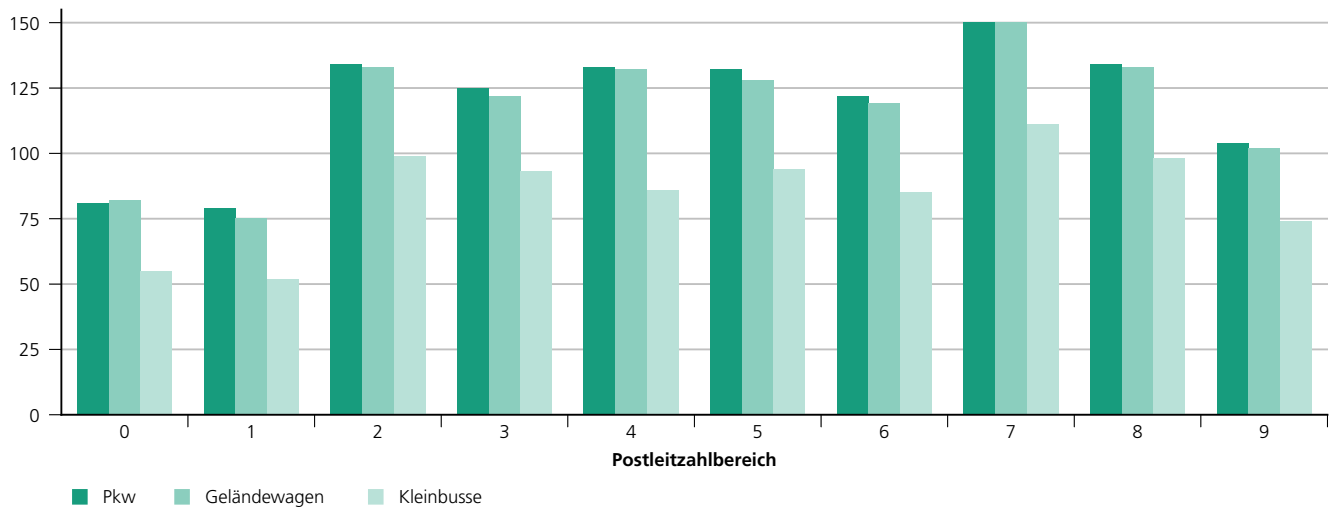


Abbildung 2: Interneterhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlbereichen

Abbildung 3 und Abbildung 4 zeigen die Verteilung der einzelnen Fahrzeugklassen (bundesweit) nach Schwacke- und ACRISS-Klassifikation und ebenfalls für Pkw und Geländewagen. In Abbildung 3 wird ersichtlich, dass Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 1 und 2 weiterhin nicht am Markt verfügbar waren. Auch für Fahrzeuge der Schwacke Klasse 11 konnten 2023 keine verbindlich buchbaren Angebote ermittelt werden. Hier führen die Anbieter die Angebotsstrategie fort, die bereits Ende 2022 zu beobachten war, Fahrzeuge der Klasse 11 nicht direkt verbindlich buchbar anzubieten. Diese Angebote werden entsprechend der Erhebungsmethodik (vgl. Kapitel 2)

sowie zur Vergleichbarkeit der Preise nicht einbezogen. Damit spiegelt die geringe Anzahl der Angebote von Fahrzeugen in hohen Fahrzeugklassen, die reale Verfügbarkeit der Fahrzeuge an den Stationen wider.

Die Grafik zeigt auch, dass die Schwacke-Klassen 3 und 4 sowie 10 nur selten angeboten wurden. Geländewagen sind weiterhin mit der breiten Klassenabdeckung der Vorjahre am Markt verfügbar. Dies deutet darauf hin, dass Geländewagen in diesen Klassen bei den Vermietern keine Nischenprodukte mehr darstellen. Teilweise ist die Verfügbarkeit der Fahrzeugklassen regional oder

Anzahl Nennungen

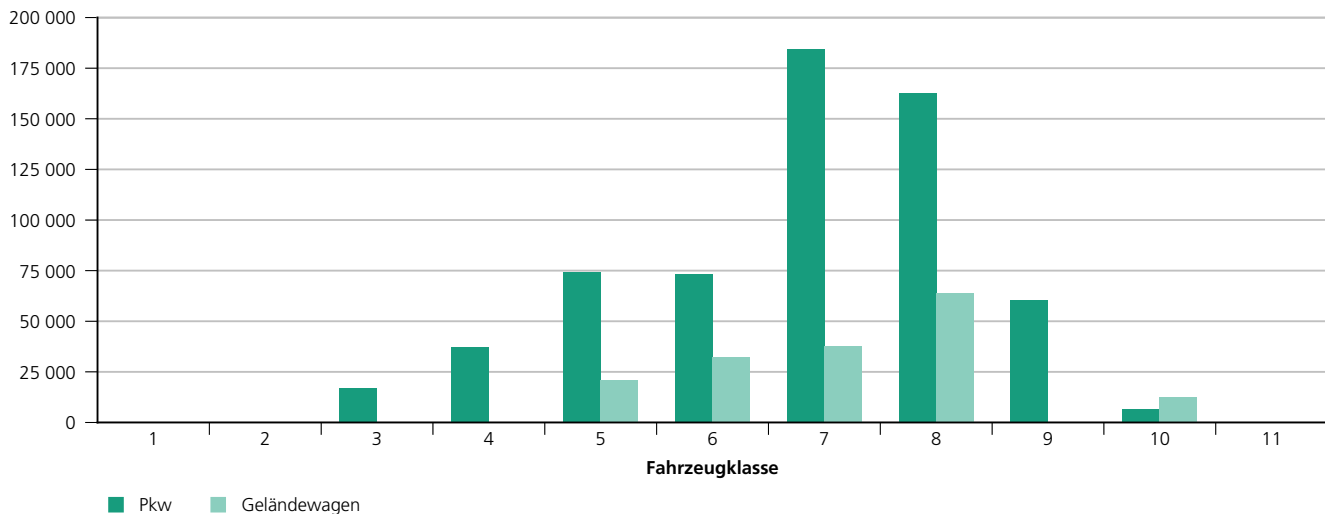


Abbildung 3: Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke – bundesweit

saisonal sehr unterschiedlich. Ausführlichere Daten sind im Tabellenteil der Studie enthalten.

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

2.3.2 Erhebung auf Telefonbasis

Die Telefonerhebung der Preisdaten erfolgte durch geschulte Mitarbeitende anonym auf Basis der zuvor festgelegten Abfragewerte (Fahrzeugklasse, Anmietdauer).

Die erhobenen Daten umfassten u. a. folgende Angaben:

- Datum und Uhrzeit der Erhebung;
- Identifikation des Mietwagenanbieters;
- Identifikation und Adresse der Anmietstation;
- Besondere Standortkennzeichen (z. B. für Bahnhof);

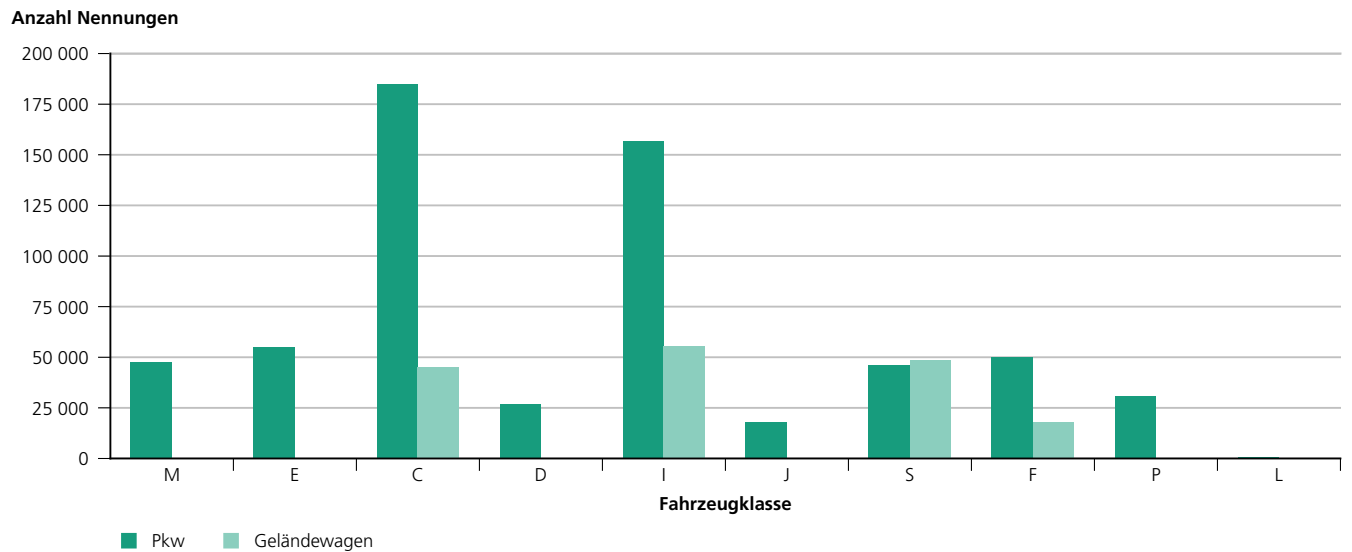


Abbildung 4: Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach ACRIS – bundesweit

- Besondere Anbieterkennzeichen (u. a. Internetbuchungsmöglichkeit);
- Anmietzeitpunkt und -zeitraum;
- Freikilometer (falls nicht unbegrenzt);
- Abgefragtes Fahrzeug;
- Preis (inkl. Umsatzsteuer);
- Anmerkungen.

Es wurden die Kriterien für ein valides Anmietzenario (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 Telefonerhebung erfolgte parallel zur Interneterhebung.

Insgesamt wurden im Rahmen der Telefonerhebung 4 768 Einzelpreise von 2 195 Anmietstationen ermittelt, die für die weiteren Auswertungen genutzt wurden.

Die Verteilung der Anmietstationen nach Postleitzahlbereich ist in Abbildung 5 dargestellt.

In Abbildung 6 wird die Anzahl der Nennungen pro Fahrzeugklasse aufgezeigt.

Anzahl Stationen

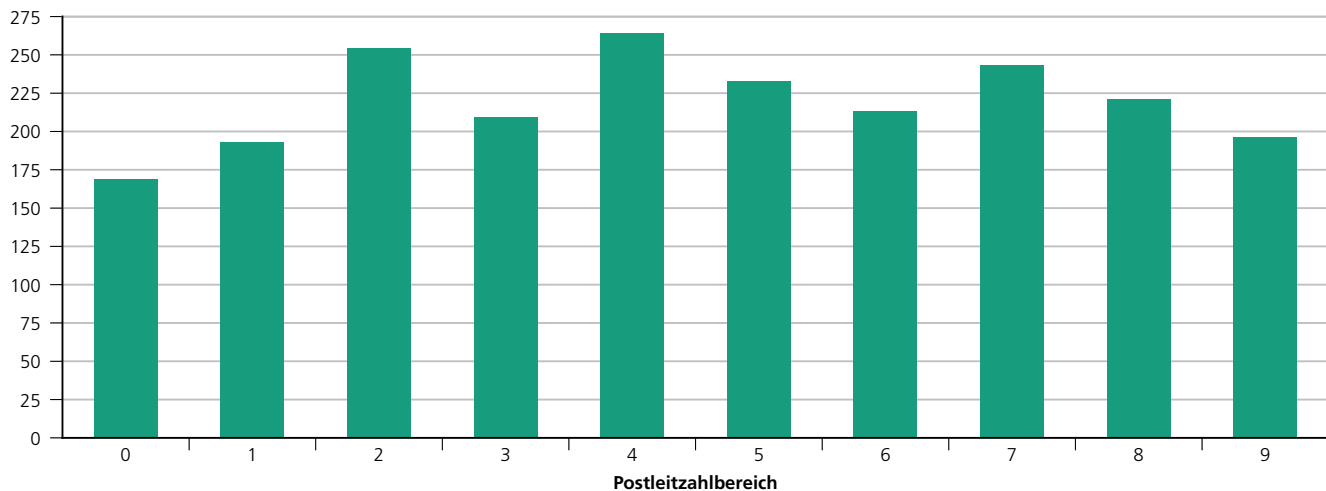


Abbildung 5: Telefonerhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlbereichen

Anzahl Nennungen

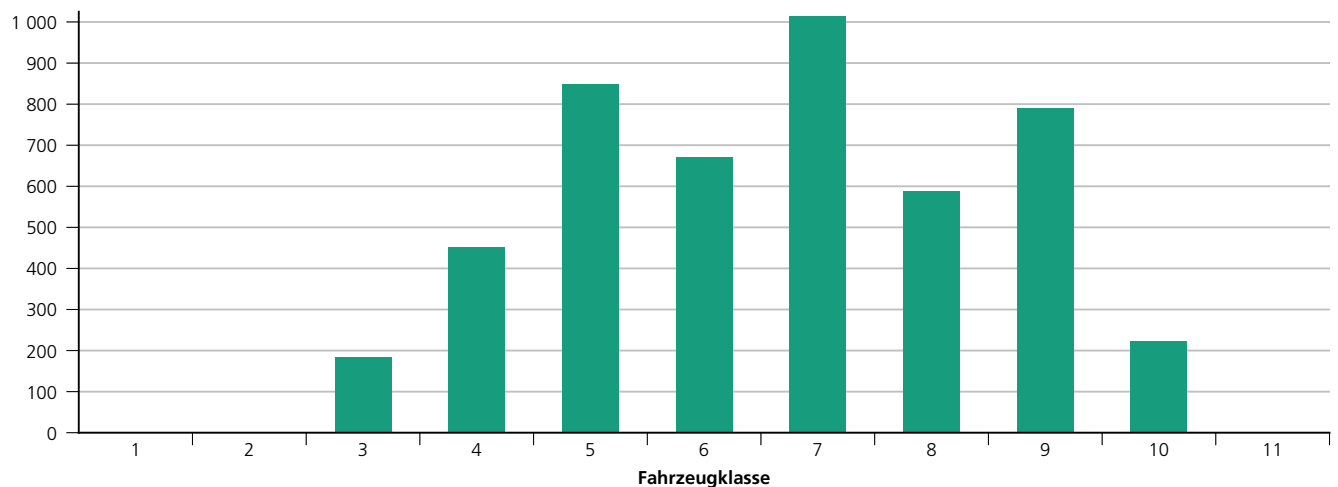


Abbildung 6: Telefonerhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke

2.3.3 Berücksichtigung von mittelgroßen und kleinen Mietwagenanbietern

Das Fraunhofer IAO führt für jede Ausgabe jeweils zwei Markterhebungen durch, eine Telefonerhebung (100-prozentige Telefonerhebung) und eine internetbasierte Erhebung (100-prozentige Interneterhebung). Die Interneterhebung wird bewusst mit sieben großen Anbietern durchgeführt, da deren Tarife über das Internet auch verbindlich buchbar sind. Die Telefonerhebung wird für jede Ausgabe mit allen Autovermietern – unabhängig davon, ob diese verbindlich buchbare Internettarife anbieten – durchgeführt, deren Adressdaten über die »Gelben Seiten« (Internet),

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

Insgesamt wurden vom Fraunhofer IAO 5285 Anmietstationen für Pkw-Vermietung in Deutschland ermittelt, die befragt wurden (eine Anmietstation ist durch eine eigenständige Adresse gekennzeichnet, ein Vermieter kann mehrere Anmietstationen haben). Der Anteil der kleinen und mittelgroßen Anbieter bei der Telefonerhebung liegt typischerweise bei mehr als 50 Pro-

zent. Alle Anmietstationen werden bei der Preisermittlung gleich gewichtet. Bezogen auf den Marktanteil sind daher in der Telefonerhebung die kleinen und mittelgroßen Anbieter etwas übergewichtet.

Zusätzlich wurden die durchschnittlichen Preisunterschiede zwischen den sieben großen Vermietern einerseits, sowie den kleinen und mittleren Vermietern andererseits, analysiert. Dabei hat sich gezeigt, dass die Preise für den Mietzeitraum von einem Tag bei den großen Anbietern für alle Fahrzeugklassen im Schnitt ca. 20 Prozent höher liegen als bei den kleinen und mittleren Anbietern. Für längeren Mietzeiträume hingegen liegen die Preise bei den großen Anbietern durchschnittlich meist etwas niedriger. In Kapitel 9 »Vergleich der Ergebnisse nach Erhebungsart und Anbietergruppen« werden die Preisunterschiede dargestellt und erläutert.

2.4 Auswertung der ermittelten Daten

Alle ermittelten Daten wurden in einer Datenbank erfasst. Bei den über das Internet abgefragten Preisdaten wurden die Fahrzeuge klassifiziert, sowohl nach den Mietwagenklassendaten von Schwacke, als auch nach der ACRISS-Klassifikation. Bei der Zuordnung der ACRISS-Codes konnten in vielen Fällen die auf der Internetseite bereits angegebenen ACRISS-Codes genutzt werden. Waren diese Codes nicht angegeben, so wurde auf Basis der bereits klassifizierten Beispiele manuell zugeordnet.

Die Klassifizierung nach Schwacke erfolgte manuell auf Basis der Mietwagenklassendaten von Schwacke. Zugrunde liegen die 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 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 ein Opel Astra Fließheck je nach Ausführung in verschiedenen Klassen eingeordnet wird. So ist beispielsweise ein Opel Astra 1.4 Selection ein Fahrzeug der Klasse 4, ein Opel Astra 1.4 Turbo Edition hingegen ein Fahrzeug der Klasse 5 und ein Opel Astra 1.6 CDTI Innovation ein Fahrzeug der Klasse 6. Die für eine korrekte Klassifizierung notwendigen Detaildaten stehen möglicherweise für die Eingruppierung im Rahmen der Schadenregulierung nicht zur Verfügung.

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

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

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

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

fragt, 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 2023]. 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 10 Klassen, die bei der Erhebung in statistisch relevanter Anzahl aufgetreten sind. Diese 10 Klassen sind mit ihrer Bezeichnung im Anhang aufgeführt.

Bei der Erfassung auf Internetbasis konnte bei vier von sieben Anbietern die beim Fahrzeug angegebene ACRISS-Klassifikation für die meisten Fahrzeuge 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.

3 Marktbeobachtungen und Erfahrungen

3.1 Erfahrungen der Erhebung auf Internetbasis

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

- Innerhalb des Erfassungszeitraums wurden einige der Internetportale geändert. Dies erforderte eine Anpassung des individuellen Vorgehens für die Datenerfassung.
- Bei den Abfragen der Interneterhebung wurden die Preise bei jeder einzelnen Station ermittelt, um korrekte Daten sicherzustellen, auch wenn bei manchen Anbietern identische Preise für eine bestimmte Klasse an vielen Anmietstationen vorgefunden wurden.
- Für das zu mietende Fahrzeug werden fast immer nur Beispielfahrzeuge angegeben – eine Zusicherung für ein bestimmtes Fahrzeugmodell wird selten oder nur gegen Aufpreis angeboten. Die Mietfahrzeuge sind bzgl. ihrer technischen Daten nicht sehr detailliert beschrieben. Dies erschwert die Zuordnung der Fahrzeuge zu der Schwacke-Klassifikation.
- In diesem Jahr konnte für alle Angebote eine Inklusivkilometer-Leistung von mindestens 150 Kilometern am Tag gewählt werden.
- Bei einigen Anbietern wird die Verfügbarkeit von bestimmten Fahrzeugen erst nach Abschluss der Online-Buchung geprüft. Angebote mit Verfügbarkeitsvorbehalt wurden nicht in die Studie aufgenommen, da diese Angebote eine Verfügbarkeit von Fahrzeugen suggeriert, die am realen Markt nicht gegeben ist.
- Einige Anbieter bieten für manche Buchungen nur noch die Vorauszahlung an. Angebote, die eine Vorauszahlung verlangen, wurden nicht in die Studie aufgenommen, da der »Normalpreis« ohne Sonderkonditionen für Vorauszahlung die Grundlage aller Preisanalysen im Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland darstellt.
- Mietwagen der Schwacke-Klassen 1 und 2 wurden während des Erhebungszeitraums von keinem der sieben Anbieter angeboten.
- Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 11 wurden in diesem Jahr nicht mehr zur verbindlichen Buchung angeboten. Daher flossen diese Angebote nicht in die Studie ein.
- Wie die Analyse des Preisverlaufs im Erhebungszeitraum in Kapitel 11.1 zeigt, sind die Mietpreise über den gesamten Erhebungszeitraum dynamisch. Bis Juli steigen die Preise merklich an und fallen zum Jahresende wieder auf ein Preisniveau nahe der Ausgangspreise im Januar.
- Mittlerweile befinden sich zunehmend auch Elektrofahrzeuge im Sortiment der Vermieter. Sowohl bezüglich der Klassenabdeckung als bezüglich der Verfügbarkeit müssen Elektrofahrzeuge weiterhin als Ausnahme betrachtet werden. Detailliert wird das Angebot und die Preise von Elektrofahrzeugen in Kapitel 7 beleuchtet.

3.2 Erfahrungen der Erhebung auf Telefonbasis

Auch aus der Telefonerhebung sollen in diesem Kapitel einige Erfahrungen 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.
- Insgesamt sind häufiger Fahrzeuge verfügbar als in den letzten Jahren, allerdings beschränkt sich die Fahrzeugauswahl auf eine geringe Bandbreite an Fahrzeugklassen.
- Bewusst wurden in überproportional vielen Anrufen die Klassen 2 und 3 sowie 9, 10 und 11 angefragt, um eine ausreichende Anzahl an Angeboten zu erhalten. Die Angebotsverteilung spiegelt diese Fokussierung auf die Randklassen allerdings nicht wider, da sowohl kleine als auch große Fahrzeuge nur selten verfügbar waren, sodass sich das übliche Angebot wie auch im Internet auf die Fahrzeugklassen 4 bis 8 konzentriert.
- Insbesondere die gehobenen Fahrzeugklassen sind nur noch bei wenigen Anbietern regelmäßig im Angebot.
- Bei vielen Vermietern – auch den großen Anbietern – manifestiert sich die konsequente Zusammenlegung der Klassen.
- Autohäuser vermieten vielfach nicht mehr frei, da die Fahrzeuge als Werkstatersatzfahrzeuge gebunden sind. Häufig hängt die mit Teileknappheit zusammen, die zu langen Reparaturzeiten und damit zu einer langen Bindung der Mietfahrzeuge führt.
- Gerade bei der Anfrage der Preise für 5 und 7 Tage kam es immer wieder zu der Situation, dass diese Preise identisch waren.
- Weiterhin verweisen die Anbieter immer wieder auf die Online-Angebote und vermieten teilweise generell nicht mehr telefonisch.
- Viele Stationen sind zwischenzeitlich oder auch dauerhaft geschlossen.
- Die Marktkonsolidierung der großen Anbieter schlägt sich verstärkt auch im operativen Geschäft nieder. Konkret haben sowohl Avis und Budget als auch Europcar und Buchinger viele Stationen zusammengelegt. Die Fahrzeuge der Stationen werden hier häufig unter der gleichen Telefonnummer angeboten. Preise und Konditionen unterscheiden sich dabei abhängig vom jeweils angefragten Anbieter.

4 Mietwagenpreise für Personenkraftwagen (Pkw) auf Internetbasis

4.1 Erläuterung der Tabellen

Dieses Kapitel fasst die Ergebnisse der Preis-erhebung auf Internetbasis für Personenkraft-wagen in Tabellenform zusammen. Dabei werden in den Abschnitten 4.2 und 4.3 die Werte nach Schwacke-Klassifikation und in den Kapiteln 4.4 bis 4.5 auf Basis der SIPP-Codes aufgeführt.

In beiden Fällen werden die Tabellen jeweils mit unterschiedlichem Detaillierungsgrad für geographische Bereiche getrennt aufgeführt: bundesweit und nach einstelligen Postleitzahlbereich (PLZ-Leitbereiche). Die Angaben zu den zweistelligen Postleitzahlbereichen und für die 20 größten deutschen Städte [Statistisches Bundesamt] finden Sie im Anhang B1 bis B4.

Tabelle 2: Ranking der 20 größten Städte Deutschlands nach Einwohnerzahlen, Stand 31.12.2022 [Statistisches Bundesamt]

Rang	Stadt	Einwohnerzahl
1	Berlin	3 755 251
2	Hamburg	1 892 122
3	München	1 512 491
4	Köln	1 084 831
5	Frankfurt am Main	773 068
6	Stuttgart	632 865
7	Düsseldorf	629 047
8	Leipzig	616 093
9	Dortmund	593 317
10	Essen	584 580
11	Bremen	569 396
12	Dresden	563 311
13	Hannover	545 045
14	Nürnberg	523 026
15	Duisburg	502 211
16	Bochum	365 742
17	Wuppertal	358 876
18	Bielefeld	338 332
19	Bonn	336 465
20	Münster	320 946

Abbildung 7 zeigt den Aufbau der Tabellen. Im Folgenden werden die Inhalte der Tabellen kurz beschrieben.

- 1 Der betrachtete Postleitzahlbereich.
- 2 Die Fahrzeugklasse nach Schwacke bzw. ACRISS-Klassifikation. Beispielfahrzeuge und die Bedeutung für die SIPP-Codes der ACRISS-Klassifikation sind im Anhang A aufgeführt.
- 3 Die Werte für die Anmietdauer von einem Tag. Zusätzlich wird in den weiteren Spalten die Anmietdauer von 3, 5 und 7 Tagen betrachtet.
- 4 Der Mittelwert der erhobenen Preise dieser Klasse für den jeweiligen Anmietzeitraum in Euro ist inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer und einer Haftungsreduzierung mit einer marktüblichen Selbstbeteiligung von ca. 950 bis 1 750 Euro sowie einer dem Wetter angepassten Bereifung. Das Beispiel zeigt die Mittelwerte für die Klassen 3 bis 10 und einen Anmietzeitraum von einem Tag. Der Mittelwert wird über alle erhobenen Preise der jeweiligen Fahrzeugklasse für den jeweiligen Anmietzeitraum gebildet. Liegen bei einer Anmietstation mehrere Preise für Fahrzeuge einer Klasse vor, so wird, anstelle der Einzelwerte, der arithmetische Mittelwert für die weiteren Berechnungen genutzt. Damit geht pro Anmietstation maximal ein Wert pro Fahrzeugklasse und Anmietzeitraum in die Berechnungen für den gesamten Mittelwert ein. Dies bedeutet eine Gleichgewich-

tung der einzelnen Anmietstationen – nicht der einzelnen erfassten Werte. Damit ist gewährleistet, dass Anmietstationen mit mehreren Fahrzeugen in einer Klasse nicht mehr Gewicht finden als Anmietstationen mit einem Fahrzeug.

- 5 Die Anzahl der Anmietstationen, die Fahrzeuge dieser Klasse für den angegebenen Anmietzeitraum angeboten haben. Zusätzlich wird die Anzahl der einzeln abgefragten Preise angegeben (Nennungen). Beide Werte sind identisch, wenn jede Station für die entsprechende Klasse und den Anmietzeitraum genau ein Fahrzeug anzubieten hat. Typisch ist jedoch, dass innerhalb einer Klasse mehrere Fahrzeuge angeboten werden und daher die Anzahl der Einzelwerte größer als die Anzahl der Stationen ist.
- 6 Die Standardabweichung der Preise dieser Klasse im entsprechenden Anmietzeitraum in Euro. Sie ist ein Maß für die Streuung der erhobenen individuellen Preise um den Mittelwert (Anmerkung und Beispiel siehe unten). In die Berechnung sind alle ermittelten Einzelwerte eingeflossen. Dies entspricht einem konservativen Ansatz um die volle Streuung zu erhalten.³

3 Hintergründe zur Standardabweichung sowie ein Überblick der durchschnittlichen Standardabweichung nach Mietwagenklasse und Mietdauer werden im Kapitel 10.1 ausführlich dargestellt.

- 7** Der niedrigste Preis in Euro inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer, welcher zum Zeitpunkt der Erhebung für diese Klasse und die Anmietdauer angegeben wurde.
- 8** Der höchste Preis in Euro inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer, welcher zum Zeitpunkt der Erhebung für diese Klasse und die Anmietdauer angegeben wurde.
- 9** Bei einer Anmietdauer von mehr als 1 Tag wird zusätzlich der berechnete Preis pro Tag angegeben. Das heißt bei einer Anmietdauer von 3 Tagen wird der Mittelwert durch 3 geteilt, um diesen Wert zu erhalten.

Klasse	1 Tag						3 Tage						5 Tage							
	Mittelwert	Anzahl Stationen	Anzahl Nennungen	Standardabweichung	Minimum	Maximum	Mittelwert	Preis pro Tag (berechnet)	Anzahl Stationen	Anzahl Nennungen	Standardabweichung	Minimum	Maximum	Mittelwert	Preis pro Tag (berechnet)	Anzahl Stationen	Anzahl Nennungen	Standardabweichung	Minimum	Maximum
1	PLZ-Gebiet 0																			
3		31	239	13,96	56,12	145,57		40,49	31	296	35,02	51,48	201,88		43,24	31	230	31,29	161,78	296,61
4		53	667	15,92	56,90	201,17		51,74	54	824	44,87	61,08	370,25		48,48	59	641	45,28	128,98	451,79
5		66	988	18,75	46,92	262,34		53,53	67	1153	46,60	55,51	424,73		51,12	69	935	54,64	128,99	660,93
6		66	1071	18,03	64,32	167,02		59,65	67	1341	52,21	61,94	347,90		58,56	68	1090	50,73	141,99	646,89
7		67	2702	41,35	52,32	462,07		73,20	68	3509	82,42	66,37	780,92		69,62	71	2682	95,72	140,99	821,80
8		68	2087	32,83	63,35	433,89		79,83	70	2765	77,52	71,11	773,19		75,39	78	2230	82,56	154,99	887,78
9		34	501	41,42	81,52	456,40		95,98	37	681	118,12	106,03	894,70		86,13	42	575	115,96	193,99	878,73
10		-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-		100,13	3	3	29,78	479,58	542,76

Abbildung 7: Erläuterung der Ergebnistabellen für die Interneterhebung (Tabellenausschnitt aus Kapitel 4.3)

5 Mietwagenpreise für Geländewagen auf Internetbasis

5.1 Erläuterung der Tabellen

Dieses Kapitel fasst die Ergebnisse der Preiserhebung auf Internetbasis für Geländewagen in Tabellenform zusammen. Dabei werden in den Abschnitten 5.2 und 5.3 die Werte nach Schwacke-Klassifikation und in den Abschnitten 5.4 und 5.5 auf Basis der SIPP-Codes aufgeführt.

In beiden Fällen werden die Tabellen jeweils mit unterschiedlichem Detaillierungsgrad für geographische Bereiche getrennt aufgeführt: bundesweit und nach einstelligen Postleitzahlbereich (PLZ-Leitbereiche). Bei diesen Ergebnistabellen gibt es die Besonderheit, dass bei der Klassifikation nach Schwacke nur die Klassen 5 bis 8 sowie 10 aufgeführt sind, da diese aktuell die typischen Klassen für Geländewagen darstellen. Bei der ACRISS-Klassifikation ist es ähnlich, dort sind die typischen Klassen C (Kompaktklasse), I (Mittelklasse), S (Standardklasse) und F (Gehobene Mittelklasse) zu nennen.

Die Ergebnistabellen sind analog zu den Tabellen in Kapitel 4 aufgebaut. Der einzige Unterschied besteht in der Einschränkung der Darstellung auf die typischen Klassen (s. o.).

6 Mietwagenpreise für Kleinbusse auf Internetbasis

6.1 Erläuterung der Tabellen

Dieses Kapitel fasst die Ergebnisse der Preis-erhebung auf Internetbasis für Fahrzeuge mit mehr als 5 Sitzplätzen in Tabellenform zusammen. Je nach Anbieter werden die Fahrzeuge in der Kategorie »Mehrsitzer«, »Mini-Van« oder »Kleinbus« angeboten.

Wesentliches Unterscheidungsmerkmal der Fahrzeuge ist die Anzahl der Sitzplätze, daher werden die Fahrzeuge in dieser Studie nicht an Schwacke- bzw. ACRISS-Klasse, sondern nach der Anzahl der Sitzplätze aufgeteilt.

Die Tabellen werden jeweils mit unterschiedlichem Detaillierungsgrad für geographische Bereiche getrennt aufgeführt: bundesweit und nach einstelligen Postleitzahlbereich (PLZ-Leitbereiche).

Die Ergebnistabellen sind analog zu den Tabellen in Kapitel 4 aufgebaut. Der einzige Unterschied besteht in der Aufteilung der Darstellung nach der Anzahl der Sitzplätze.

7 Marktanalyse zu Verfügbarkeit und Preisen von Elektrofahrzeugen auf Internetbasis

7.1 Methodik der Datenaufnahme und Auswertung

Dieses Kapitel fasst die Ergebnisse der Preis-erhebung auf Internetbasis für Elektrofahrzeuge zusammen und analysiert neben der Verfüg-barkeit und den Preisen von Elektrofahrzeugen im Mietmarkt auch, was in Bezug auf die Klassifi-kation der Elektrofahrzeuge durch Schwacke beachtet werden muss.

Angebote für Elektrofahrzeuge und für Verbren-ner wurden in einer gemeinsamen Erhebung mit exakt der gleichen Methodik aufgenommen. Unterschiede in Angebotszahl, Verfügbarkeit und Preisen bilden damit den Markt ab und las-sen sich nicht auf Unterschiede der Erhebung zurückführen.

Im Rahmen der Analyse der Daten wurden Ver-brenner und Elektrofahrzeuge getrennt verarbei-tet und betrachtet. In den Daten der vorherigen Kapitel sind keine Daten von Elektrofahrzeugen enthalten und umgekehrt.

Die Klassifikation der Fahrzeuge erfolgte genau wie bei Verbrennern anhand der Klassifikations-daten von Schwacke.

7.2 Analyse zur Verfügbarkeit von Elektrofahrzeugen in der Vermietung

Mittlerweile befinden sich zunehmend auch Elek-trofahrzeuge im Sortiment der Vermieter und werden teilweise auch intensiv beworben. Aller-dings bieten selbst Anbieter mit Elektrofahrzeu-

gen im Sortiment diese bei Weitem nicht bei jeder Abfrage und nicht an allen Stationen an. Auch die Abdeckung der unterschiedlichen Fahrzeug-segmente bzw. Schwacke-Klassen ist für Elektro-fahrzeuge aktuell sehr klein.

In Abbildung 13 ist zu erkennen, für wie viele Stationen über das Jahr hinweg Angebote für Elektrofahrzeuge ermittelt werden konnten. In diese Auswertung fließen alle Stationen ein, die im Rahmen der erhobenen Daten mindestens einmal ein Elektrofahrzeug im Angebot hatten. In vielen Postleitzahlgebieten konnten für grob die Hälfte der Stationen Angebote für Elektro-Pkw ermittelt werden. Elektro-Geländewagen waren nur an ungefähr 25 Prozent der Stationen ver-fügbar.

Auch bei den Stationen mit Elektrofahrzeugen im Sortiment stellen diese nur einen kleinen Teil der Fahrzeugflotte dar. Bisher ist es also eher unwahrscheinlich, dass ein Elektrofahrzeug einer gewünschten Klasse an einer speziellen Station verfügbar ist. Wie Tabelle 13 zeigt, waren auch an Stationen mit Elektrofahrzeugen im Sortiment nur bei 29 Prozent der Buchungsanfragen ein Elektro-Pkw und nur bei 8 Prozent der getätigten Anfragen ein Elektro-Geländewagen an der Sta-tion verfügbar. Im Vergleich dazu waren in fast 90 Prozent der Anfragen ein Geländewagen und in 40 Prozent der Anfragen Kleinbusse verfügbar.

Die geringere Angebotszahl und Angebotsvielfalt lässt sich auch daran erkennen, dass pro erfolg-reicher Buchungsanfrage an einer Station im Durchschnitt mehr als zwölf Verbrenner-Pkw aber weniger als zwei Elektro-Pkw verfügbar waren.

Anzahl Stationen

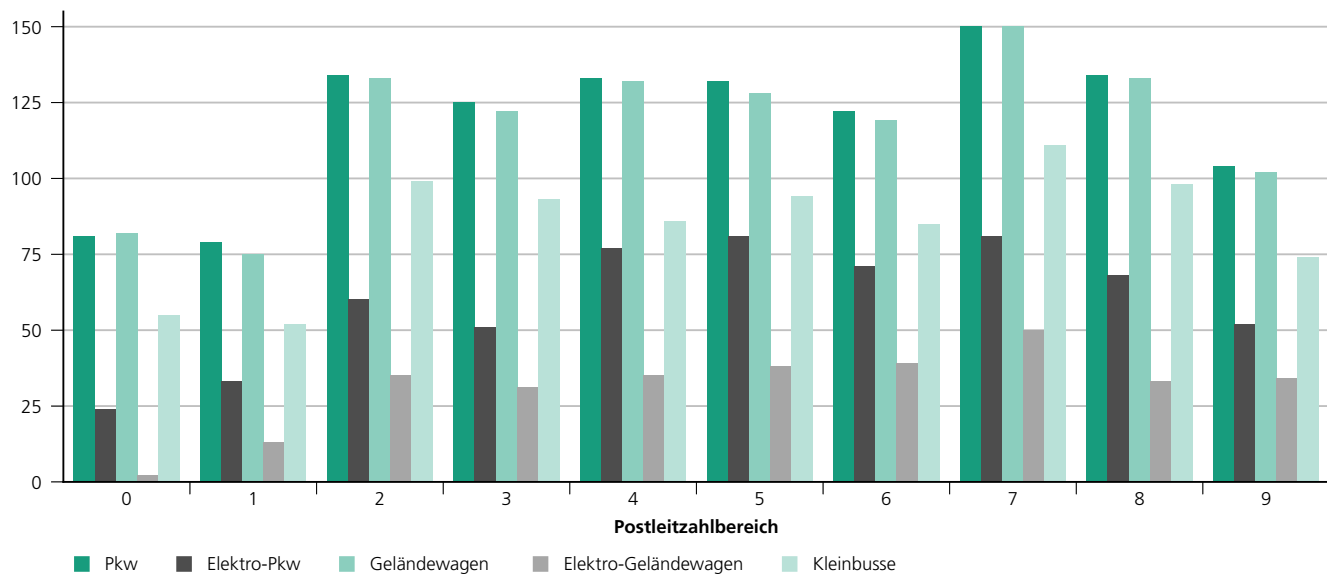


Abbildung 13: Interneterhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlbereichen

Tabelle 13: Anzahl Nennungen nach Fahrzeugtyp

Fahrzeugtyp	Anzahl Nennungen	Anzahl erfolgreiche Abfragen	Anteil erfolgreiche Abfragen	Fahrzeuge pro Abfrage
Pkw	616 664	49 768	100 %	12,39
Geländewagen	167 460	44 181	89 %	3,79
Kleinbusse	40 687	19 405	39 %	2,10
Elektro-Pkw	26 050	14 750	30 %	1,77
Elektro-Geländewagen	4 734	4 132	8 %	1,15

Abbildung 14 visualisiert das Verhältnis zwischen gesamten Nennungen von Elektro-Fahrzeugen und Verbrenner-Fahrzeugen. Die Differenz der Angebotszahl ist dabei so groß, dass die Angebote der Elektrofahrzeuge in einer gemeinsamen Darstellung kaum zu erkennen sind. Die genauen Zahlen können Tabelle 15 und Tabelle 16 entnommen werden.

Darüber hinaus ist anhand der Grafik zu erkennen, dass sich das Angebot von Elektrofahrzeugen im Erhebungszeitraum auf wenige Schwacke-Klassen beschränkt hat. Konkret wurden Elektro-Pkw in den Klassen 5, 7, 9 und 10

angeboten, Elektro-Geländewagen nur in den Klassen 8 und 9.

Auch wenn mittlerweile viele Stationen zweitweise Elektrofahrzeuge vermieten, kann weiterhin nicht davon ausgegangen werden, zu einem bestimmten Zeitpunkt ein Elektrofahrzeug der gewünschten Klasse anmieten zu können. Bei gezielter Anmietung eines Elektrofahrzeugs einer bestimmten Schwacke-Klasse muss daher unter Umständen mit einer größeren Entfernung zum Vermieter, zusätzlichen Kosten für die Bereitstellung oder mit einer gewissen Zeit bis zur Verfügbarkeit eines ent-

Anzahl Nennungen

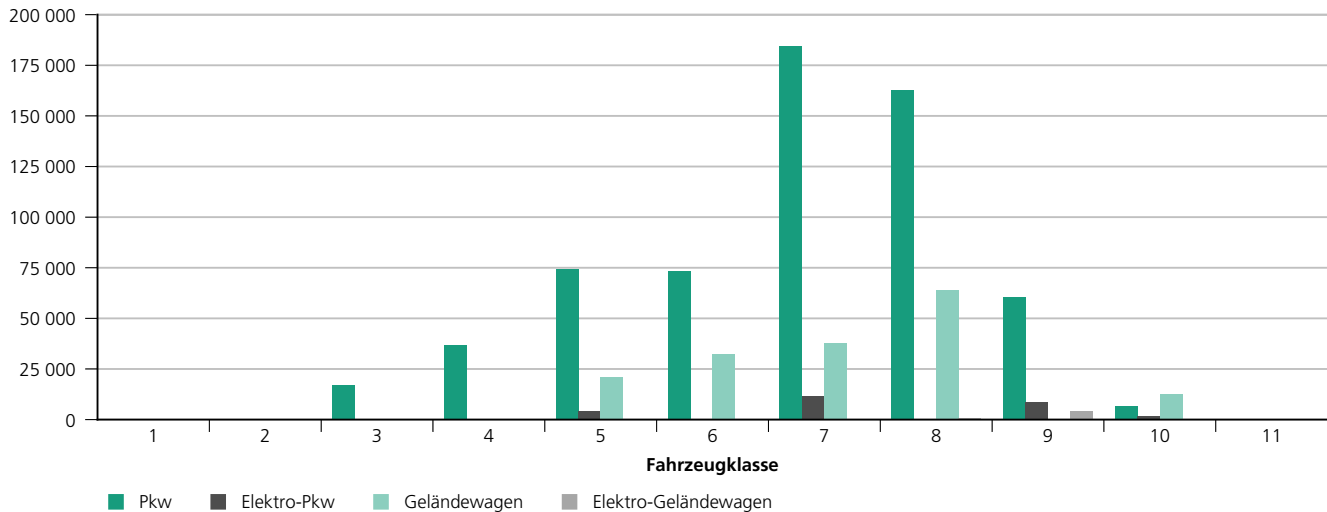


Abbildung 14: Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte für Elektrofahrzeuge pro Fahrzeugklasse nach Schwacke – bundesweit

sprechenden Fahrzeugs in der Region gerechnet werden.

Bundesweit betrachtet konnte anhand der vorliegenden Daten dennoch eine gute Markteinschätzung gewonnen werden, welche Kosten für die Anmietung eines Elektrofahrzeugs entstehen, wenn dieses an der jeweiligen Station verfügbar ist.

7.3 Klassifikation und Vergleichbarkeit der Preise von Elektrofahrzeugen auf Basis der Schwacke-Klassifikationssystematik

Ein direkter Vergleich von Elektrofahrzeugen und Verbrennern der gleichen Schwacke-Klasse ist auf Grund der Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH nur bedingt zielführend, da Fahrzeuge derselben Schwacke-Klasse keine vergleichbaren Fahrzeuge im Sinne der Vermietung darstellen: eine Vergleichbarkeit ist nur bezüglich des Listenpreises der Fahrzeuge, aber nicht bezüglich der Ausstattung, der Größe, der Aufbauart, der Motorisierung oder anderer für die Vermietung relevanter Faktoren gegeben.

Um die Mietpreise der Elektrofahrzeuge in ein passendes Verhältnis zu setzen, ist ein genaueres Verständnis der Klassifikationssystematik von Schwacke entscheidend: Für die Klassifikationssystematik von Schwacke stellt der Listenpreis der Fahrzeuge die maßgebliche Größe zur Festlegung der Mietwagenklasse dar. Mit steigendem Listenpreis steigt auch die Schwacke-Klasse.

Da Elektrofahrzeuge im Vergleich zu Verbrennern meist deutlich höhere Listenpreise aufweisen, werden Elektrofahrzeuge einer höheren Schwacke-Klasse zugeordnet. Dadurch fällt z. B. der Fiat 500 mit Elektromotor in die gleiche Schwacke-Klasse wie der Skoda Octavia oder der VW Golf.

Wie stark die höheren Listenpreise von Elektrofahrzeugen die Schwacke-Klasse beeinflussen, lässt sich am besten anhand von Fahrzeugen erkennen, die sowohl mit Verbrennungs- als auch mit Elektromotor produziert werden. Tabelle 14 enthält einige Beispiele von Fahrzeugen, die beinahe baugleich mit Verbrennungs- und Elektromotor angeboten werden.

Tabelle 14: Schwacke-Klassen beispielhafter vergleichbarer Elektrofahrzeuge und Verbrenner

Verbrenner	Elektro	Schwacke-Klasse	
		Verbrenner	Elektro
Fiat 500	Fiat 500e	5	7
Opel Corsa	Opel Corsa-e	5	7
Opel Mokka	Opel Mokka-e	6	8
Citroen DS3	Citroen DS3 E-Tense	6	8
Mercedes GLA	Mercedes EQA	8	9
Mercedes GLB	Mercedes EQB	8	9
Mercedes V-Klasse	Mercedes EQV	10	10
Audi Q8	Audi EQ8	10	10

Auch wenn Elektrofahrzeuge bei vielen Herstellern nicht auf Basis bestehender Verbrenner entwickelt und produziert werden und sich daher nicht wie in der obigen Tabelle direkt vergleichen lassen, können auch bei diesen Fahrzeugen ähnliche, tendenziell sogar etwas größere, Unterschiede der Schwacke-Klasse bei sonst vergleichbaren Fahrzeugen beobachtet werden.

Effektiv muss aktuell damit gerechnet werden, dass anhand der restlichen Merkmale vergleichbare Elektrofahrzeuge bei kleineren Fahrzeugen üblicherweise zwei und bei gehobenen Fahrzeugen üblicherweise eine Schwacke-Klasse höher eingestuft werden als die entsprechenden Verbrenner. Das bedeutet auch, dass Elektrofahrzeuge einer bestimmten Schwacke-Klasse mit (abgesehen von der Motorisierung) deutlich hochwertigeren und größeren Verbrenner verglichen werden. Bei Fahrzeugen der Klasse 10 scheint der Preisaufschlag für die elektrische Motorisierung im Verhältnis zum ohnehin hohen Listenpreis nicht stark ins Gewicht zu fallen, so dass sich vergleichbare Verbrenner und Elektrofahrzeuge in derselben Schwacke-Klasse befinden.

Bei der Einordnung der Mietpreise von Elektrofahrzeugen sollte dieser Zusammenhang der höheren Schwacke-Klassen von Elektrofahrzeugen im Blick behalten werden.

7.4 Basistabellen für Elektro-Pkw nach Schwacke-Klassifikation bundesweit

Zur Gruppierung der Fahrzeuge wird wie bei Verbrennern die Schwacke-Klassifikation genutzt. Kapitel 7.3 und 7.6 erklären, was bei der Einschätzung der Mietpreise von Elektrofahrzeugen auf Basis der Schwacke-Klasse, insbesondere beim Vergleich zu den Preisen von Verbrennern, zu beachten ist.

Tabelle 15 und Tabelle 16 stellen die Ergebnisse der Erhebung dar und sind analog zu den Tabellen in Kapitel 4 aufgebaut.

Auf Grund des noch eingeschränkten Angebots für Elektrofahrzeuge werden die Preise für Elektrofahrzeuge ausschließlich bundesweit ausgewiesen und können für eine konkrete Anmietung in einer speziellen Region nur einen Richtwert darstellen. Zur Einschätzung eines realen Mietpreises sollten die konkreten Gegebenheiten berücksichtigt werden. Insbesondere sollte, wie in Kapitel 7.2 beschrieben, nicht davon ausgegangen werden, dass Elektrofahrzeuge der gewünschten Klasse zu jeder Zeit in der Region verfügbar sind.

7.6 Vergleich der Preise von Elektro-Pkw und Verbrenner-Pkw

Tabelle 17 vergleicht die erhobenen Mittelwerte von Verbrenner-Pkw und Elektro-Pkw der gleichen Schwacke-Klasse. Bei einem direkten Vergleich der Mittelwerte fällt auf, dass Elektro-Pkw der gleichen Schwacke-Klasse mit Ausnahme der

Fahrzeuge der Klasse 10 merklich günstiger am Markt angeboten werden als Verbrenner. Dieser Unterschied wird in Abbildung 17 grafisch dargestellt.

Basierend auf den Erkenntnissen aus Kapitel 7.3, wurden in Tabelle 18 die Mietwagenpreise von Elektro-Pkw mit Verbrenner einer Schwacke-

Tabelle 17: Vergleich der Mietpreise von Elektro-Pkw und Verbrenner-Pkw der gleichen Schwacke-Klasse

Klasse	1 Tag			3 Tage			5 Tage			7 Tage		
	Mittelwert Verbrenner-Pkw	Mittelwert Elektro-Pkw	Abweichung Elektro/Verbrenner	Mittelwert Verbrenner-Pkw	Mittelwert Elektro-Pkw	Abweichung Elektro/Verbrenner	Mittelwert Verbrenner-Pkw	Mittelwert Elektro-Pkw	Abweichung Elektro/Verbrenner	Mittelwert Verbrenner-Pkw	Mittelwert Elektro-Pkw	Abweichung Elektro/Verbrenner
5			-16,1%			-18,7%			-14,0%			-16,1%
7			-21,0%			-25,6%			-27,5%			-27,5%
9			-8,7%			-13,9%			-14,9%			-13,3%
10			20,3%			34,5%			16,3%			14,0%

Alle Preise in Euro, inklusive der marktüblichen Haftungsreduzierung und Umsatzsteuer.

Tabelle 18: Vergleich der Mietpreise von Elektro-Pkw und Verbrenner-Pkw mit vergleichbarer Ausstattung

Klasse	Elektro-Pkw	Vergleichbarer Verbrenner-Pkw	1 Tag			3 Tage			5 Tage			7 Tage		
			Mittelwert Elektro-Pkw	Mittelwert Verbrenner-Pkw	Abweichung Elektro/Verbrenner	Mittelwert Elektro-Pkw	Mittelwert Verbrenner-Pkw	Abweichung Elektro/Verbrenner	Mittelwert Elektro-Pkw	Mittelwert Verbrenner-Pkw	Abweichung Elektro/Verbrenner	Mittelwert Elektro-Pkw	Mittelwert Verbrenner-Pkw	Abweichung Elektro/Verbrenner
5	3				-3,9%			1,1%			-1,1%			1,4%
7	5				2,4%			-1,3%			-4,4%			-3,4%
9	8				8,5%			8,8%			3,6%			4,3%
10	10				20,3%			34,5%			16,3%			14,0%

Alle Preise in Euro, inklusive der marktüblichen Haftungsreduzierung und Umsatzsteuer.

Klasse mit vergleichbaren Fahrzeugen verglichen. Auch dieser Vergleich ist in Abbildung 17 grafisch aufgearbeitet.

Betrachtet man vergleichbar ausgestattete Fahrzeuge, die sich hauptsächlich in der Motorisierung unterscheiden, erweist sich der Preisunterschied zwischen Elektro-Pkw und Verbrennern für Elektro-Pkw der Klassen 5 und 7 als sehr gering. Für Klasse 9 ist mit moderat höheren Preisen bei der Anmietung eines Elektro-Pkw zu rechnen, während die Mietwagenpreise von Elektro-Pkw der Klasse 10 deutlich über den Preisen von Verbrennern der gleichen Schwacke-Klasse liegen.

Auch wenn sich aus den Marktdaten keine direkten Schlüsse auf Gründe der Preisgestaltung zie-

hen lassen, erscheint es stimmig, dass ein direkter Vergleich von Elektrofahrzeugen und Verbrennern der gleichen Schwacke-Klasse nicht zielführend ist, da die Schwacke-Klasse des Fahrzeugs scheinbar weder für die Preisfindung der Autovermieter noch für die Zahlungsbereitschaft der Kunden das entscheidende Kriterium darstellt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass Elektrofahrzeuge trotz zunehmendem Angebot noch nicht zum Standardsortiment gehören. Bezüglich der Preise ist zu beobachten, dass sich diese bis auf die hohen Schwacke-Klassen vergleichbar zu ähnlich ausgestatteten Verbrenner gestalten.

Abweichung Mietpreis Elektro-Pkw/Verbrenner-Pkw in %

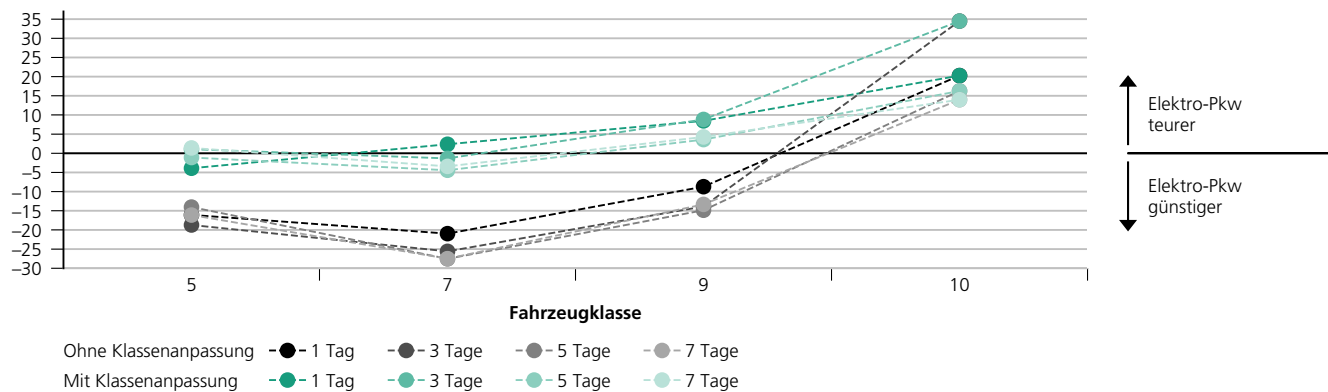


Abbildung 17: Prozentuale Abweichung der erhobenen Mittelwerte von Elektro-Pkw und Verbrenner-Pkw

7.7 Vergleich der Preise von Elektro-Geländewagen und Verbrenner-Geländewagen

Tabelle 19 vergleicht die erhobenen Mittelwerte von Verbrenner-Geländewagen und Elektro-Geländewagen der gleichen Schwacke-Klasse. Bei einem direkten Vergleich der Mittelwerte

fällt auf, dass Elektro-Geländewagen der Klasse 8 der gleichen Schwacke-Klasse merklich günstiger am Markt angeboten werden als Verbrenner. Für Elektro-Geländewagen der Klasse 9 ist kein Vergleich möglich, da im Rahmen der Erhebung keine Verbrenner-Geländewagen der Klasse 9 angeboten wurden. Dieser Unterschied wird in Abbildung 18 grafisch dargestellt.

Tabelle 19: Vergleich der Mietpreise von Elektro-Geländewagen und Verbrenner-Geländewagen der gleichen Schwacke-Klasse

Klasse	1 Tag			3 Tage			5 Tage			7 Tage		
	Mittelwert Verbrenner-Geländewagen	Mittelwert Elektro-Geländewagen	Abweichung Elektro/Verbrenner	Mittelwert Verbrenner-Geländewagen	Mittelwert Elektro-Geländewagen	Abweichung Elektro/Verbrenner	Mittelwert Verbrenner-Geländewagen	Mittelwert Elektro-Geländewagen	Abweichung Elektro/Verbrenner	Mittelwert Verbrenner-Geländewagen	Mittelwert Elektro-Geländewagen	Abweichung Elektro/Verbrenner
8			-11,9%			-7,6%			-12,9%			-8,2%
9			-			-			-			-

Alle Preise in Euro, inklusive der marktüblichen Haftungsreduzierung und Umsatzsteuer.

Tabelle 20: Vergleich der Mietpreise von Elektro-Geländewagen und Verbrenner-Geländewagen mit vergleichbarer Ausstattung

Klasse	Elektro-Geländewagen	Vergleichbarer Verbrenner-Geländewagen	1 Tag			3 Tage			5 Tage			7 Tage		
			Mittelwert Elektro-Geländewagen	Mittelwert Verbrenner-Geländewagen	Abweichung Elektro/Verbrenner	Mittelwert Elektro-Geländewagen	Mittelwert Verbrenner-Geländewagen	Abweichung Elektro/Verbrenner	Mittelwert Elektro-Geländewagen	Mittelwert Verbrenner-Geländewagen	Abweichung Elektro/Verbrenner	Mittelwert Elektro-Geländewagen	Mittelwert Verbrenner-Geländewagen	Abweichung Elektro/Verbrenner
8	6				-2,1%			7,8%			1,0%			2,5%
9	8				3,4%			3,4%			3,6%			10,5%

Alle Preise in Euro, inklusive der marktüblichen Haftungsreduzierung und Umsatzsteuer.

Basierend auf den Erkenntnissen aus Kapitel 7.3, wurden in Tabelle 20 die Mietwagenpreise von Elektro-Geländewagen mit Verbrenner-Geländewagen einer Schwacke-Klasse mit vergleichbaren Fahrzeugen verglichen. Auch dieser Vergleich ist in Abbildung 18 grafisch aufgearbeitet.

Betrachtet man vergleichbar ausgestattete Fahrzeuge, die sich hauptsächlich in der Motorisierung unterscheiden, erweist sich der Preisunterschied zwischen Elektro-Geländewagen und Verbrennern für Elektro-Geländewagen beider im Rahmen der Erhebungen angebotenen Fahrzeugklassen als gering.

Abweichung Mietpreis Elektro-Geländewagen/Verbrenner-Geländewagen in %

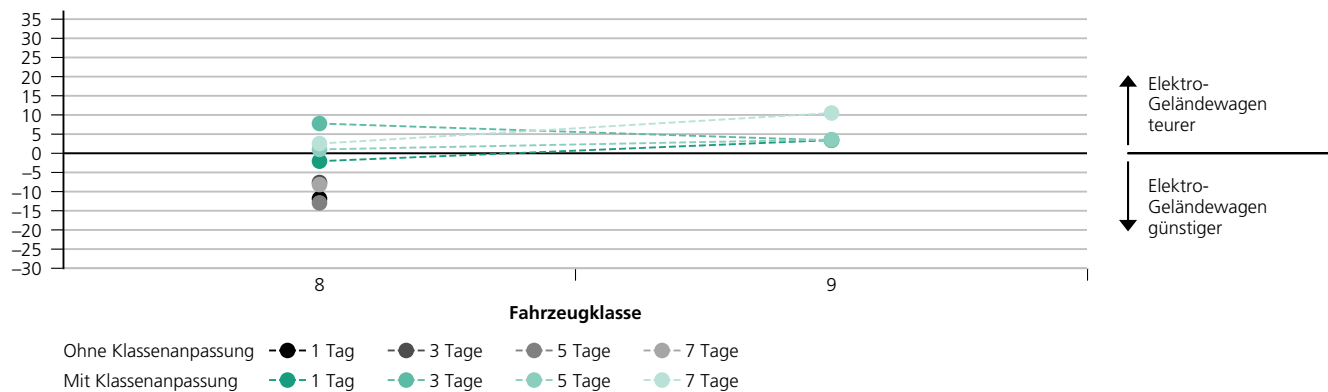


Abbildung 18: Prozentuale Abweichung der erhobenen Mittelwerte von Elektro-Pkw und Verbrenner-Pkw

8 Mietwagenpreise für Personenkraftwagen (Pkw) auf Telefonbasis

8.1 Erläuterung der Tabellen

Dieses Kapitel fasst die Ergebnisse der Telefonerhebung in Tabellenform zusammen. Auf eine Darstellung für zweistellige Postleitzahlbereiche und für die 20 größten deutschen Städte wurde aus Gründen der statistischen Relevanz verzichtet.

Die Ergebnistabellen sind analog zu den Tabellen in Kapitel 4 aufgebaut.

8.2 Basistabellen der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation bundesweit

Tabelle 21: Ergebnisse der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit

9 Vergleich der Ergebnisse nach Erhebungsart und Anbietergruppen

9.1 Vergleich der Preise der Telefonerhebung mit den Preisen der Interneterhebung

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

Die Tabellen und Abbildungen der folgenden Kapitel stellen die Ergebnisse des Vergleichs für die bundesweiten Durchschnittswerte unter-

schiedlich aggregiert dar. Die Tabellen geben jeweils die Mittelwerte und die Nennungen an und zeigen die Differenz der beiden Mittelwerte in Prozent.

Abbildung 20 zeigt deutlich, dass abhängig von Mietdauer und Klasse der telefonische Markt oder der Internetmarkt günstiger sein können. Dennoch lassen sich aus der Abbildung die folgenden Aussagen ableiten: Erstens sind die hohen Fahrzeugklassen 8 bis 10 für die meisten Mietdauern durchschnittlich günstiger im Internet buchbar. Zweitens lassen sich die Angebote der Fahrzeugklassen 3 bis 6 in kurzen Mitdauern

Tabelle 22: Vergleich zwischen Telefonerhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit

Klasse	1 Tag					3 Tage					5 Tage					7 Tage				
	Internet-erhebung		Telefon-erhebung		Abweichung der Mittelwerte (Interneterhebung/Telefonerhebung)	Internet-erhebung		Telefon-erhebung		Abweichung der Mittelwerte (Interneterhebung/Telefonerhebung)	Internet-erhebung		Telefon-erhebung		Abweichung der Mittelwerte (Interneterhebung/Telefonerhebung)	Internet-erhebung		Telefon-erhebung		Abweichung der Mittelwerte (Interneterhebung/Telefonerhebung)
Mittelwert	Nennungen	Mittelwert	Nennungen	Mittelwert		Nennungen	Mittelwert	Nennungen	Mittelwert		Nennungen	Mittelwert	Nennungen	Mittelwert		Nennungen	Mittelwert	Nennungen	Mittelwert	
3		3695		34	7,0%		4379		65	-0,8%		4123		45	1,3%		4185		41	-8,0%
4		7895		124	6,1%		10638		91	23,5%		8960		117	-0,2%		6942		119	-4,0%
5		15873		201	16,8%		19399		209	9,4%		16601		223	-2,2%		16697		215	-4,3%
6		14923		167	5,7%		19175		166	8,9%		16205		176	-1,0%		17501		162	-4,5%
7		38576		274	18,3%		50084		231	18,3%		44085		262	8,5%		36176		246	2,8%
8		33144		142	-3,5%		43116		131	4,8%		36689		164	-3,2%		36526		150	-12,9%
9		11890		189	-8,6%		16262		176	7,8%		14848		227	-6,9%		11448		198	-15,6%
10		1268		53	-32,4%		1850		52	-25,2%		1163		56	-26,8%		1784		62	-22,0%

Alle Preise in Euro, inklusive der marktüblichen Haftungsreduzierung und Umsatzsteuer. Für die Schwacke-Klassen 1, 2 und 11 gab es 2023 keine bzw. keine ausreichende Anzahl Angebote am Markt.

Abbildung 20: Vergleich Mittelwerte für Telefonerhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit

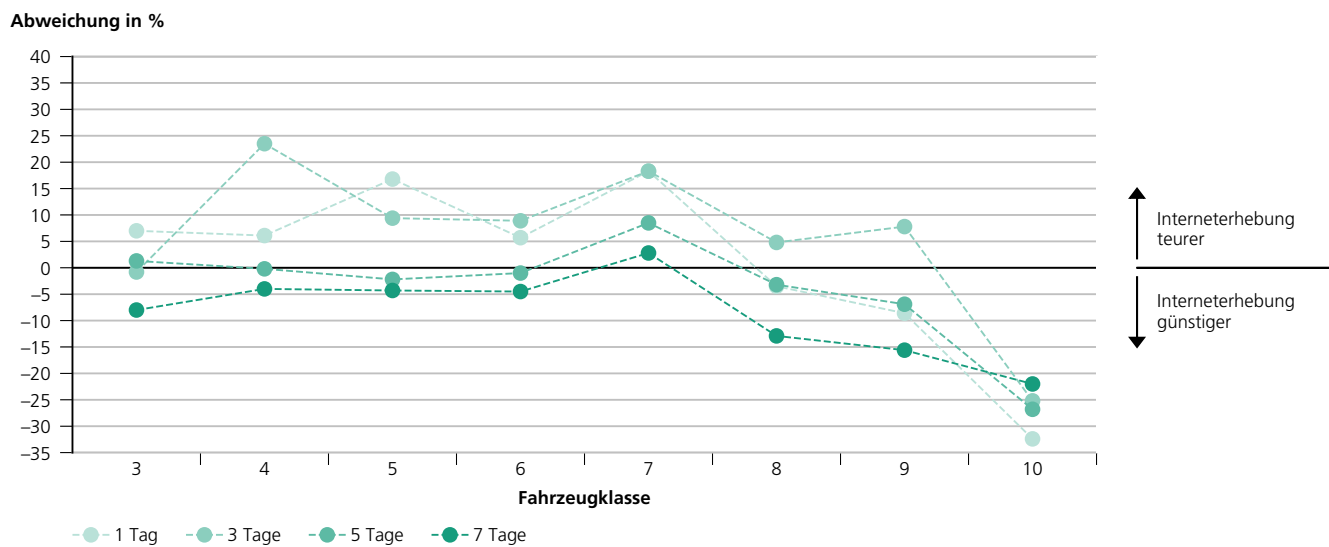


Abbildung 21: Prozentuale Abweichung zwischen Telefonerhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit

(1 Tag und 3 Tage) sowie langen Mietdauern (5 und 7 Tage) aufteilen. Für kurze Mietdauern zeigt die Interneterhebung in diesen Klassen im Schnitt ungefähr 10 Prozent teurere Preise, während die Preise der Interneterhebung für längere Mietdauern mit wenigen Ausnahmen minimal günstiger sind als die Preise der Telefonerhebung.

9.2 Vergleich der Preise der Telefonerhebung nach Anbietergruppen

Die Daten der Telefonerhebung wurden für zwei Vergleichsgruppen getrennt ausgewertet: Die erste Gruppe besteht aus den Anbietern, die auch

eine verbindliche Internetbuchung ermöglichen (Avis, Buchbinder, Budget, Enterprise, Europcar, Hertz und Sixt), die zweite Gruppe besteht aus den sonstigen Anbietern.

Ziel der Auswertung ist es, innerhalb der Daten der Telefonerhebung das Verhältnis der telefonisch ermittelten Preise der oben genannten Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit zu den sonstigen Anbietern zu ermitteln.

Für die Anmietung von 1 Tag lagen die Preise der Anbieter mit verbindlicher Internetbuchungsmöglichkeit merklich über den Preisen der Anbieter ohne verbindliche Internetbuchungsmöglichkeit.

Tabelle 23: Telefonerhebung: Vergleich der Durchschnittswerte von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern

Klasse	1 Tag Telefonerhebung					3 Tage Telefonerhebung					5 Tage Telefonerhebung					7 Tage Telefonerhebung				
	Internet-Anbieter		sonstige Anbieter		Abweichung der Mittelwerte (Internet-Anbieter/sonstige)	Internet-Anbieter		sonstige Anbieter		Abweichung der Mittelwerte (Internet-Anbieter/sonstige)	Internet-Anbieter		sonstige Anbieter		Abweichung der Mittelwerte (Internet-Anbieter/sonstige)	Internet-Anbieter		sonstige Anbieter		Abweichung der Mittelwerte (Internet-Anbieter/sonstige)
	Mittelwert	Nennungen	Mittelwert	Nennungen		Mittelwert	Nennungen	Mittelwert	Nennungen		Mittelwert	Nennungen	Mittelwert	Nennungen		Mittelwert	Nennungen	Mittelwert	Nennungen	
3		23		11	37,9%		49		16	-23,9%		27		18	-6,2%		29		12	-8,1%
4		96		28	15,2%		81		10	-22,0%		105		12	-3,2%		101		18	-2,8%
5		122		79	28,2%		152		57	-14,0%		163		60	-16,6%		150		65	-8,2%
6		124		43	32,4%		133		33	-29,1%		137		39	-7,3%		122		40	-20,9%
7		192		82	21,2%		159		72	-28,9%		191		71	-7,8%		168		78	-11,5%
8		115		27	20,7%		102		29	-6,7%		125		39	-11,2%		124		26	-17,9%
9		174		15	13,9%		153		23	-21,4%		207		20	-8,2%		174		24	3,7%
10		48		5	10,8%		49		3	-27,0%		50		6	3,4%		54		8	-1,7%

Alle Preise in Euro, inklusive der marktüblichen Haftungsreduzierung und Umsatzsteuer. Für die Schwacke-Klassen 1, 2 und 11 gab es 2023 keine bzw. keine ausreichende Anzahl Angebote am Markt.

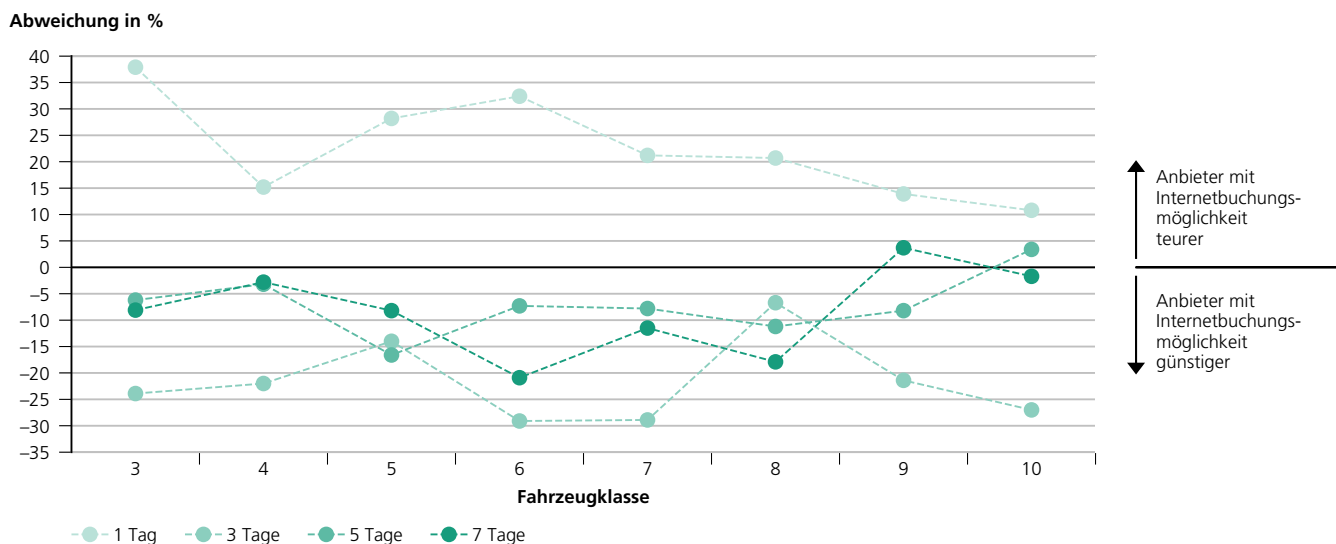


Abbildung 22: Telefonerhebung: Prozentuale Abweichung der Durchschnittswerte von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern

Für die Mietdauern 3 bis 7 Tage wurden die Fahrzeuge von den Anbietern mit verbindlicher Internetbuchungsmöglichkeit durchschnittlich günstiger angeboten.

9.3 Vergleich der Preise der Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit nach Erhebungsart

Zum Vergleich der beiden Märkte wurden abschließend die Angebote von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit nach der Datenquelle (Telefon bzw. Internet) ausgewertet.

Ziel der Auswertung ist es herauszufinden, wie sich die Anmietung der gleichen Anbieter, abhängig von der Art der Buchung, unterscheidet.

In diesem Jahr ist nur für die Anmietdauer von 1 Tag ein deutlicher Unterschied zu erkennen, für diese fällt die telefonische Buchung in Fahrzeugklassen 4 bis 7 durchschnittlich ca. 20 Prozent günstiger aus, als die Buchung im Internet. Für alle anderen Mietdauern sind die Preisunterschiede sehr gering.

Die Anmietung der gehobenen Fahrzeuge der Fahrzeugklassen 9 und 10 sind im Gegensatz zur

Anmietung der niedrigeren Fahrzeugklassen durchschnittlich meist per Internet günstiger.

In keiner der Auswertungen lässt sich ein stringenter Unterschied zwischen Internet- und Telefonangeboten erkennen. Daher ist nicht davon auszugehen, dass es sich um unterschiedliche Märkte handelt. In Abwägung der oben genannten Auswertungen, ist auch in diesem Jahr nicht davon auszugehen, dass das Internet als Sondermarkt mit grundsätzlich anderen Preisen einzu-stufen ist. Welcher Markt günstiger ist, hängt von der jeweiligen Klasse und Anmietdauer ab.

Tabelle 24: Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit: Vergleich der Durchschnittswerte in Abhängigkeit von der Erhebungsart

Klasse	1 Tag Internetanbieter					3 Tage Internetanbieter					5 Tage Internetanbieter					7 Tage Internetanbieter				
	Erhebung per Internet		Erhebung per Telefon		Abweichung der Mittelwerte (per Internet/per Telefon)	Erhebung per Internet		Erhebung per Telefon		Abweichung der Mittelwerte (per Internet/per Telefon)	Erhebung per Internet		Erhebung per Telefon		Abweichung der Mittelwerte (per Internet/per Telefon)	Erhebung per Internet		Erhebung per Telefon		Abweichung der Mittelwerte (per Internet/per Telefon)
	Mittelwert	Nennungen	Mittelwert	Nennungen		Mittelwert	Nennungen	Mittelwert	Nennungen		Mittelwert	Nennungen	Mittelwert	Nennungen		Mittelwert	Nennungen	Mittelwert	Nennungen	
3		3695		23	-6,1%		4379		49	5,0%		4123		27	3,6%		4185		29	-5,6%
4		7895		96	2,0%		10638		81	27,2%		8960		105	0,1%		6942		101	-4,0%
5		15873		122	4,4%		19399		152	13,3%		16601		163	1,9%		16697		150	-1,8%
6		14923		124	-1,9%		19175		133	15,4%		16205		137	0,2%		17501		122	-0,5%
7		38576		192	10,3%		50084		159	28,9%		44085		191	10,3%		36176		168	5,7%
8		33144		115	-6,5%		43116		102	5,9%		36689		125	-0,3%		36526		124	-9,9%
9		11890		174	-9,3%		16262		153	12,8%		14848		207	-6,9%		11448		174	-16,9%
10		1268		48	-32,9%		1850		49	-23,0%		1163		50	-27,1%		1784		54	-20,9%

Alle Preise in Euro, inklusive der marktüblichen Haftungsreduzierung und Umsatzsteuer. Für die Schwacke-Klassen 1, 2 und 11 gab es 2023 keine bzw. keine ausreichende Anzahl Angebote am Markt.

Abweichung in %

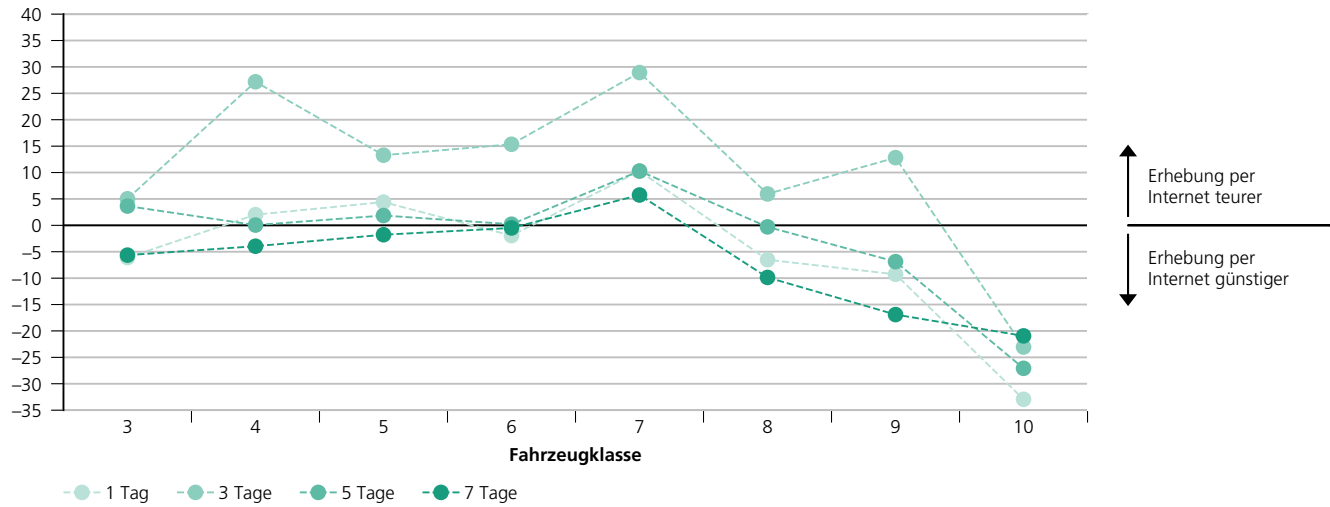


Abbildung 23: Vergleich Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit nach Erhebungsart

10 Analyse der Preisschwankungen und Einflussfaktoren

10.1 Preisschwankungen zwischen Postleitzahlbereichen

Abbildung 24 veranschaulicht die Abweichungen von Mittelwerten zwischen den 95 zweistelligen Postleitzahlbereichen beispielhaft anhand der Schwacke-Klasse 7. Die Werte sind bewusst für die Anmietdauer von 3 Tagen dargestellt, da für diese Anmietdauer die höchsten Preisschwankungen zu beobachten sind. Zusätzlich zu den Mittelwerten sind die Werte für (Mittel-

wert \pm Standardabweichung) eingezeichnet. Bei einer normalverteilten Grundgesamtheit liegen 68,3 Prozent der Einzelwerte innerhalb dieses Korridors.

Die Grafik zeigt, dass zwischen den einzelnen Postleitzahlbereichen, selbst bei der Mietdauer mit der größten Schwankungsbreite, üblicherweise keine großen Unterschiede bezüglich der Mittelwerte bestehen.

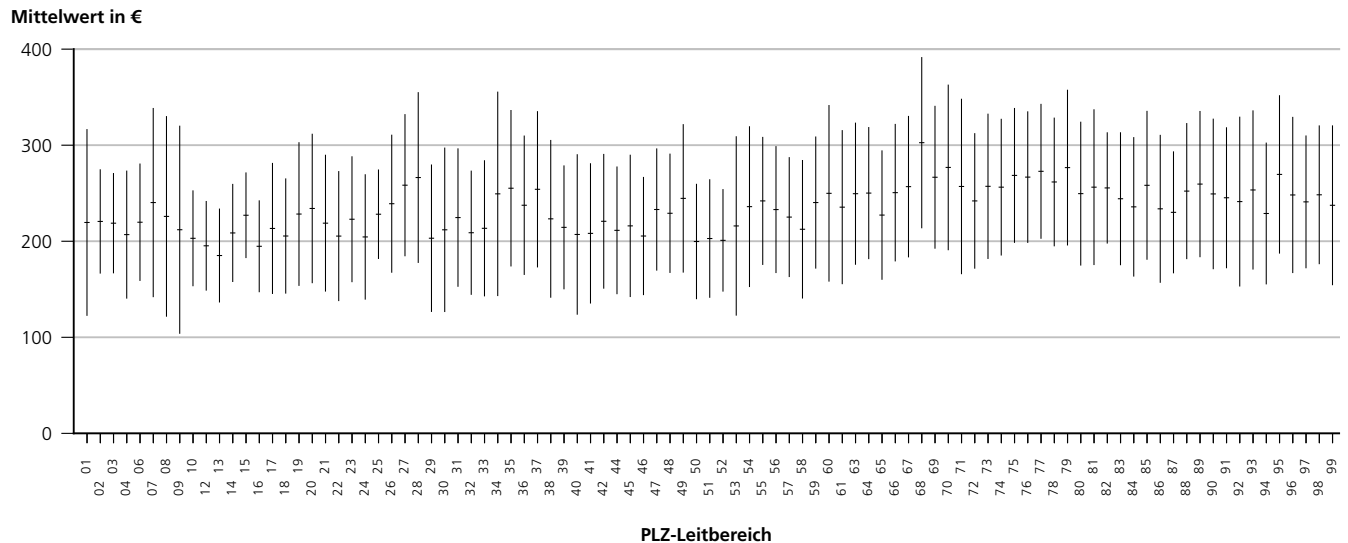


Abbildung 24: Beispiel – Mittelwert \pm Standardabweichung für Fahrzeuge der Klasse 7, Anmietdauer 3 Tage, Interneterhebung – Pkw, zweistellige PLZ-Bereiche

10.2 Preisschwankung um den Mittelwert (Standardabweichung)

Dieses Kapitel stellt anhand der Standardabweichung die Streuung der Daten um den Mittelwert dar. Die Standardabweichung stellt in der Stochastik ein verbreitetes Maß für die Streuung der Werte einer Zufallsvariable um ihren Mittelwert dar – in dieser Untersuchung ist die Zufallsvariable die Preisangabe für eine bestimmte Fahrzeugklasse und eine Anmietdauer. Bei einer Normalverteilung der Zufallsvariablen befinden sich 68,3 Prozent der Werte im Intervall von (Mittelwert \pm Standardabweichung) und 95,4 Prozent im Intervall von (Mittelwert $\pm 2 \cdot$ Standardabweichung).

Dies soll an einem Beispiel aus Tabelle 3, der bundesweiten Ergebnisse nach Schwacke-Fahrzeugklassifikation, erläutert werden. Für die Fahrzeugklasse 7 und die Anmietdauer von 1 Tag sind in Tabelle 3 ein Mittelwert von 146,47 Euro und eine Standardabweichung von 35,14 Euro angegeben. Was bedeutet dies für die Abweichung der einzelnen Werte von diesem Mittelwert?

Für eine Normalverteilung bedeutet dies, dass sich typischerweise 68,3 Prozent der Preisangaben im Intervall von $(146,47 - 35,14)$ Euro = 111,33 Euro bis $(146,47 + 35,14)$ Euro = 181,61 Euro befinden; bei 38 576 Preisangaben sind 68,3 Prozent der Werte insgesamt 26 347 Preise.

95,40 Prozent der Preisangaben befinden sich bei der Normalverteilung im Intervall von $(146,47 - 2 \cdot 35,14)$ Euro = 76,19 Euro bis $(146,47 + 2 \cdot 35,14)$ Euro = 216,75 Euro; bei 38 576 Preisangaben sind das insgesamt 36 802 Preise.

Abbildung 25 stellt die durchschnittliche Standardabweichung aufgeschlüsselt nach Mietwagenklasse und Anmietdauer dar. Gut zu erkennen ist, dass sich die durchschnittlichen Standardabweichungen der Mietdauern 3, 5 und 7 Tage nur geringfügig unterscheiden. Weiterhin ist zu erkennen, dass der absolute Werte der durchschnittlichen Standardabweichung, mit steigender Mietdauer und Mietwagenklasse sowie den damit einhergehenden steigenden Mietkosten, erwartungsgemäß tendenziell ansteigt.

Abbildung 26 veranschaulicht das Verhältnis zwischen mittlerem Mietpreis und Standardabweichung prozentual. Für die Mietdauern 1 Tag sowie 5 und 7 Tage beträgt die durchschnittliche Standardabweichung über fast alle Mietklassen hinweg gut 20 Prozent des mittleren Mietwagenpreises. Unter Annahme einer Normalverteilung der Angebote, liegt der aufgenommene Einzelpreis für Anmietungen in diesen Klassen also mit hoher Wahrscheinlichkeit im Bereich ± 20 Prozent des in den Tabellen angegebenen Mittelwerts. Für eine Mietdauer von 3 Tagen liegt die durchschnittliche Standardabweichung in den meisten Klassen bei gut 30 Prozent des ermittelten mittleren Mietpreises.

Standardabweichung in €

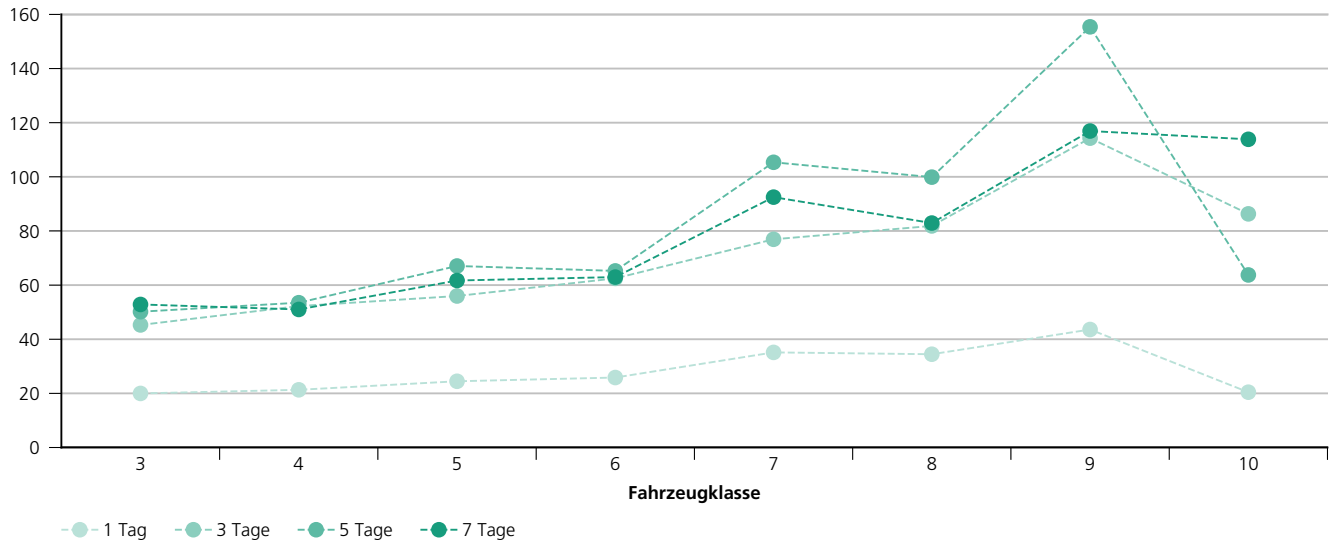


Abbildung 25: Durchschnittliche Standardabweichung nach Mietwagenklasse und Mietdauer – absolut

Standardabweichung in % des Mietpreises

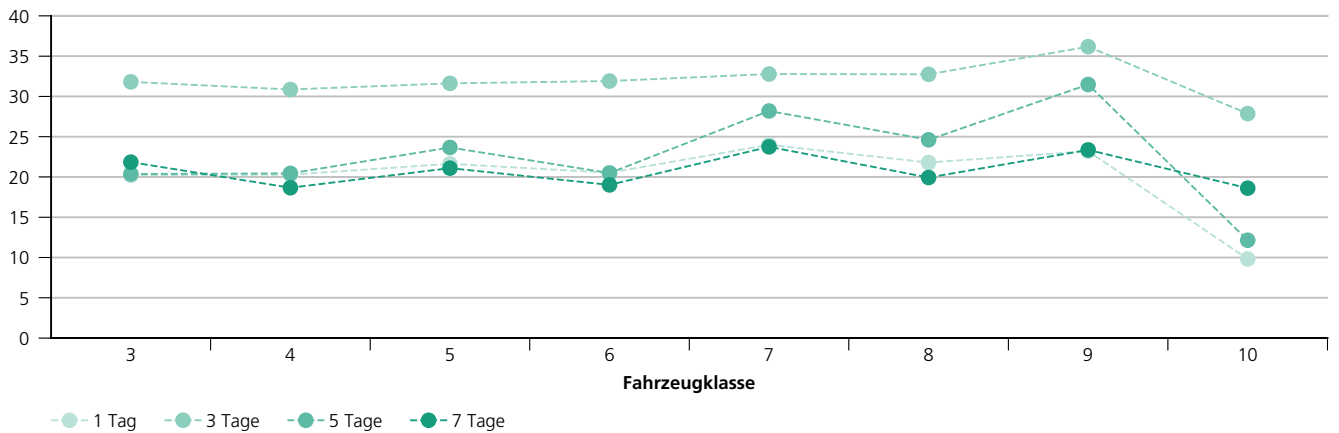


Abbildung 26: Durchschnittliche Standardabweichung nach Mietwagenklasse und Mietdauer – prozentual

10.3 Verteilung der ermittelten Preise um den Mittelwert

Dieses Kapitel stellt die Verteilung der erhobenen Daten um den Mittelwert sowie die Standardabweichung innerhalb der Verteilung dar. Diese Auswertung gibt ein gutes Gefühl dafür, wie stark die Daten um den Mittelwert streuen, ob die Standardabweichung als Streuungsmaß für die vorhandenen Daten geeignet ist und ob die Daten stärker nach oben bzw. unten abweichen.

Zu diesem Zweck erweitern die folgenden Abbildungen die Abbildungsart aus Kapitel 10.1 um zusätzliche Angaben: Mit unterschiedlichen Farben ist jeweils der Bereich markiert, in dem sich der angegebene Anteil der Angebote bei einer Sortierung nach der Abweichung vom Mittelwert verteilt. Tabelle 25 enthält alle Daten zu den Grafiken.

Anhand der eng um den Mittelwert verteilten Bereiche mit den beiden dunkleren Farbtönen ist zu erkennen, dass 50 Prozent der erhobenen Mietpreise nur eine geringe Abweichung vom Mittelwert aufweisen.

Die Preisgrenzen für die 25 Prozent der Angebote mit der geringsten Abweichung vom Mittelwert sind im dunkelsten Grünton dargestellt. Die Angebote in diesem Bereich weichen fast ausnahmslos nur im niedrigen einstelligen Prozentbereich nach oben oder unten vom Mittelwert ab.

Auch bei einer Ausweitung auf 50 Prozent der Angebote liegt die Abweichung mit üblicherweise etwas über 10 Prozent immer noch sehr dicht an dem in der Studie ausgewiesenen Mittelwert.

Zusätzlich zur Darstellung der maximalen Abweichung auf Basis von 75 Prozent der Angebote zeigen die Abbildungen als graue Linie die Standardabweichung. Diese liegt üblicherweise genau zwischen den Grenzen der 50-Prozent- und der 75-Prozent-Schraffierung. Dies bestätigt, dass die Standardabweichung in Bezug auf die Daten der Erhebung ein gut geeignetes Maß der Preisschwankung darstellt.

Insgesamt lässt sich, basierend auf den Daten, feststellen, dass ein Großteil der erhobenen Mietpreise nur geringfügig vom Mittelwert abweicht. Zusätzlich ist anhand der Daten zu erkennen, dass die Daten recht gleichmäßig nach oben oder unten vom Mittelwert abweichen, sodass für eine konkrete Anmietung mit ähnlicher Wahrscheinlichkeit von einer Abweichung nach oben oder nach unten ausgegangen werden kann. Einen deutlichen Unterschied nach oben bzw. unten gibt es nur bei Betrachtung aller ermittelten Mietpreise. Da eine kostendeckende Vermietung als übliche Untergrenze zu betrachten ist, während eine Steigerung der Mietpreise durch Marktgegebenheiten und zusätzliche Aufwände nicht ausgeschlossen ist, entspricht diese Beobachtung einer üblichen und erwartbaren Verteilung für Marktpreise.

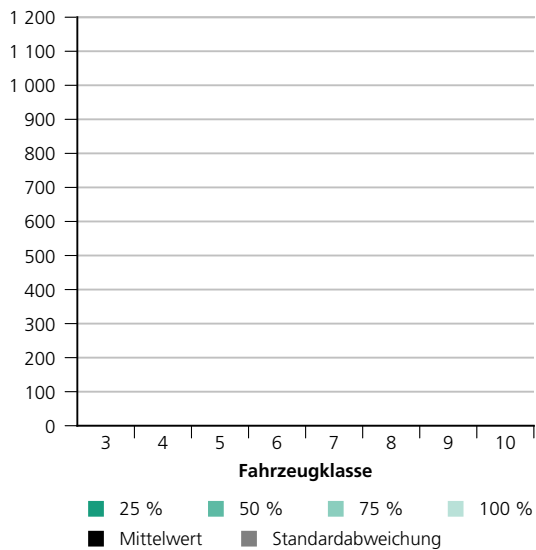
Für die Mietdauer von 3 Tagen ist die Abweichung merklich größer als für die Mietdauern 1 Tag sowie 5 und 7 Tage. Mit dem Hintergrund der Auswertung der Standardabweichung in Kapitel 10.1 entspricht dies der Erwartung. Auch dies zeigt, dass die Standardabweichung die Preisschwankungen der Studie sehr gut widerspiegelt.

Tabelle 25: Verteilung der Angebotspreise der Interneterhebung um den Mittelwert, Pkw – bundesweit

Klasse	Mittelwert	Standardabweichung		25 % der Angebote liegen im Bereich				50 % der Angebote liegen im Bereich				75 % der Angebote liegen im Bereich				Die Angebote insgesamt liegen im Bereich								
		untere Grenze Mietpreis	obere Grenze Mietpreis	untere Grenze		obere Grenze		untere Grenze		obere Grenze		untere Grenze		obere Grenze		untere Grenze		obere Grenze						
				Mietpreis	Abweichung	Mietpreis	Abweichung	Mietpreis	Abweichung	Mietpreis	Abweichung	Mietpreis	Abweichung	Mietpreis	Abweichung	Mietpreis	Abweichung	Mietpreis	Abweichung	Mietpreis	Abweichung			
Mietdauer 1 Tag																								
3					-3,23%		3,17%				-11,48%		11,31%			-25,24%		25,22%				-43,35%		112,96%
4					-4,67%		4,67%				-14,23%		14,20%			-26,92%		26,91%				-47,57%		116,96%
5					-3,99%		4,02%				-13,19%		13,19%			-27,30%		27,36%				-58,51%		131,97%
6					-4,51%		4,49%				-13,59%		13,56%			-26,54%		26,50%				-51,56%		106,06%
7					-5,19%		5,20%				-16,16%		16,13%			-32,13%		32,18%				-65,62%		215,47%
8					-4,21%		4,21%				-14,09%		14,08%			-28,51%		28,46%				-61,73%		181,33%
9					-4,65%		4,63%				-14,86%		14,77%			-31,42%		31,47%				-57,07%		148,73%
10					-2,47%		2,39%				-6,76%		7,54%			-12,84%		12,89%				-22,07%		43,42%
Mietdauer 3 Tage																								
3					-6,24%		6,17%				-22,86%		22,91%			-44,23%		44,02%				-66,67%		118,10%
4					-6,06%		6,02%				-19,10%		19,12%			-42,61%		42,59%				-68,41%		197,67%
5					-6,79%		6,79%				-21,74%		21,82%			-44,02%		44,00%				-70,91%		184,71%
6					-7,56%		7,57%				-23,08%		23,18%			-45,50%		45,51%				-72,34%		137,93%
7					-6,60%		6,60%				-21,58%		21,58%			-44,64%		44,57%				-74,35%		232,79%
8					-5,92%		5,92%				-19,73%		19,74%			-44,59%		44,54%				-73,97%		220,37%
9					-6,60%		6,59%				-20,18%		20,20%			-42,93%		42,97%				-71,32%		198,09%
10					-9,04%		8,16%				-23,21%		22,84%			-39,26%		39,56%				-49,96%		87,72%
Mietdauer 5 Tage																								
3					-3,82%		3,81%				-12,27%		12,22%			-24,16%		24,32%				-34,88%		136,01%
4					-4,14%		4,14%				-13,14%		13,13%			-26,63%		26,58%				-54,51%		94,79%
5					-4,57%		4,52%				-13,75%		13,74%			-27,87%		27,86%				-57,13%		173,81%
6					-3,64%		3,61%				-12,46%		12,43%			-26,52%		26,35%				-55,43%		112,21%
7					-6,51%		6,51%				-19,30%		19,31%			-37,94%		37,76%				-62,36%		120,95%
8					-4,96%		4,94%				-15,21%		15,21%			-30,59%		30,60%				-64,20%		118,77%
9					-7,10%		7,09%				-19,39%		19,42%			-35,99%		35,96%				-61,10%		138,15%
10					-1,90%		2,34%				-6,99%		6,58%			-17,16%		17,15%				-33,90%		45,97%
Mietdauer 7 Tage																								
3					-3,26%		3,34%				-11,35%		11,33%			-24,98%		25,21%				-51,05%		190,31%
4					-3,80%		3,79%				-12,82%		12,82%			-24,28%		24,38%				-49,28%		114,93%
5					-4,42%		4,43%				-13,32%		13,32%			-26,97%		26,99%				-52,10%		164,42%
6					-3,42%		3,42%				-10,60%		10,59%			-25,27%		25,21%				-48,03%		96,63%
7					-5,14%		5,11%				-16,40%		16,40%			-31,34%		31,27%				-57,65%		147,39%
8					-4,19%		4,18%				-13,29%		13,29%			-26,14%		26,12%				-49,04%		131,70%
9					-4,94%		5,00%				-15,79%		15,79%			-29,19%		29,13%				-51,71%		105,59%
10					-3,94%		3,86%				-11,20%		10,35%			-21,34%		21,42%				-36,96%		72,02%

Alle Preise in Euro, inklusive der marktüblichen Haftungsreduzierung und Umsatzsteuer. Für die Schwacke-Klassen 1, 2 und 11 gab es 2023 keine bzw. keine ausreichende Anzahl Angebote am Markt.

Mittelwert in €



Abweichung vom Mittelwert in %

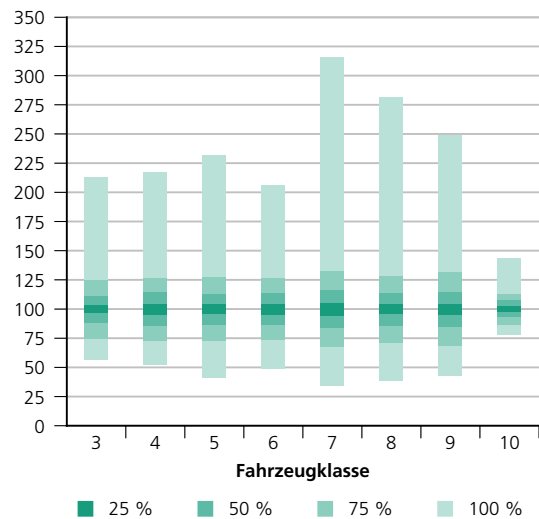
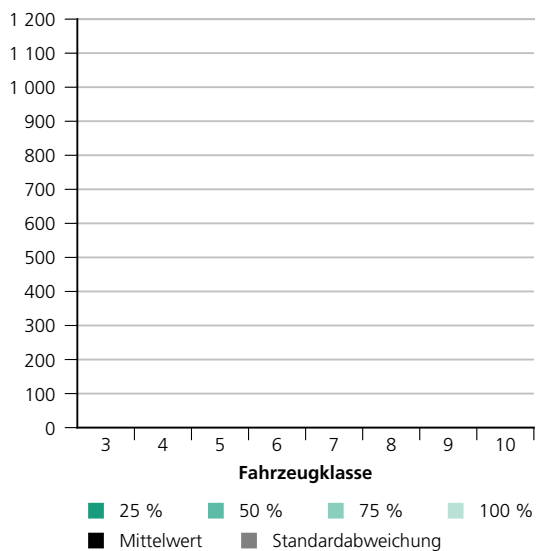


Abbildung 27: Verteilung der Angebotspreise der Interneterhebung um den Mittelwert – Mietdauer 1 Tag

Mittelwert in €



Abweichung vom Mittelwert in %

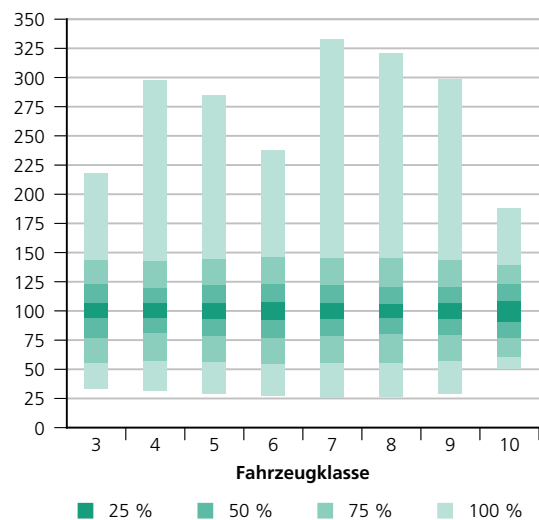
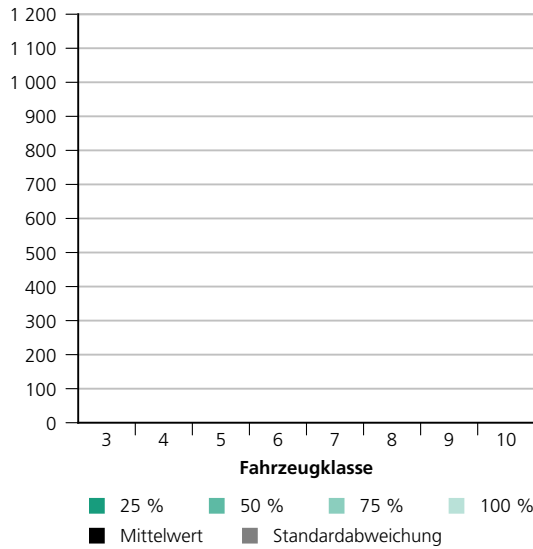


Abbildung 28: Verteilung der Angebotspreise der Interneterhebung um den Mittelwert – Mietdauer 3 Tage

Mittelwert in €



Abweichung vom Mittelwert in %

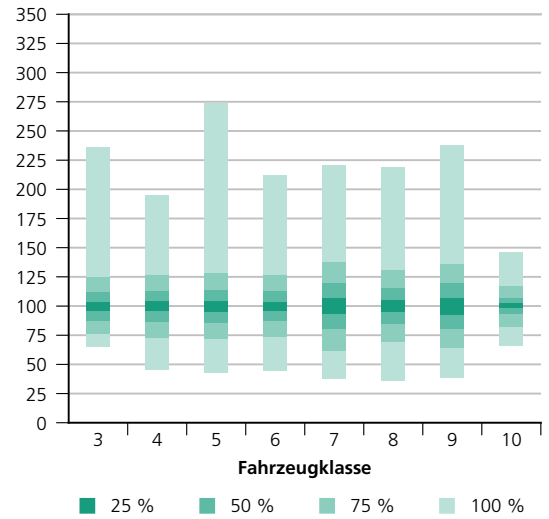
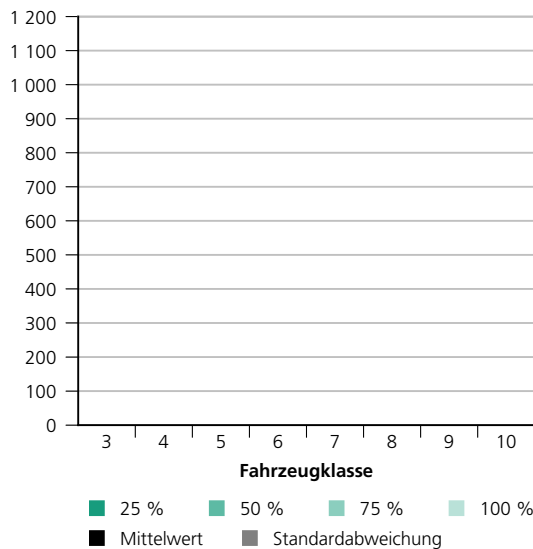


Abbildung 29: Verteilung der Angebotspreise der Interneterhebung um den Mittelwert – Mietdauer 5 Tage

Mittelwert in €



Abweichung vom Mittelwert in %

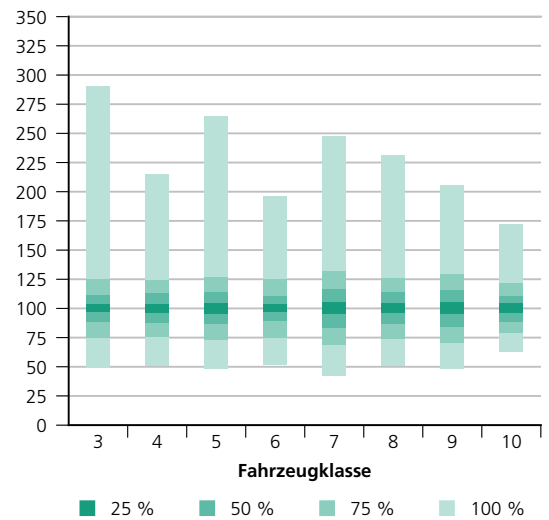


Abbildung 30: Durchschnittliche Abweichung der Interneterhebung vom Mittelwert – Mietdauer 7 Tage

10.4 Einfluss der Mietdauer auf den durchschnittlichen Tagespreis

Abbildung 31 veranschaulicht den durchschnittlichen Tagespreis in Abhängigkeit von der Mietdauer. Zusätzlich zu den Mietdauern 1 Tag, 3, 5 und 7 Tage wurden die Preise für eine Mietdauer von 28 Tagen erhoben. Anhand der 28-Tage-Miete lässt sich beurteilen, ob bei längeren Mietdauern mit starken Preisunterschieden der durchschnittlichen Tagespreise im Vergleich zur 7-Tages-Miete zu rechnen ist.

Tabelle 26 enthält die detaillierten Werte der Abbildung sowie Informationen zum prozentualen Unterschied zwischen einer Anmietdauer von 7 beziehungsweise 28 Tagen.

Erwartungsgemäß sinkt der durchschnittliche Tagespreis mit längeren Mietdauern tendenziell. Auch der deutliche Preisunterschied zwischen der 1-Tages-Miete und längeren Zeiträumen entspricht aufgrund der einmaligen Aufwände, die dem Vermieter bei jeder Anmietung entstehen, den Erwartungen.

Die Abbildung 31 zeigt aber auch deutlich, dass sich die durchschnittlichen Tagespreise für die Mietdauern 3 und 5 Tage kaum unterscheiden, während der durchschnittliche Tagespreis bei 7 Tagen Mietdauer deutlich günstiger ist als bei 5 Tagen Mietdauer.

Bezüglich längeren Mietdauern ist anhand der Grafik und der zugehörigen Tabelle zu erkennen, dass der durchschnittliche Tagespreis bei 28 Tagen Anmietdauer im Vergleich zu 7 Tagen Anmietdauer in den meisten Klassen leicht sinkt. Für die Klassen 6 bis 9 ist bei längerer Anmietung mit ungefähr 10 Prozent Preisreduktion zu rechnen. Für die Klassen 4 und 5 liegt der Preisnachlass nur im niedrigen einstelligen Prozentbereich.

Deutliche Preisunterschiede waren in den Randklassen 3 und 10 zu beobachten: Fahrzeuge der Klasse 10 waren im Erhebungszeitraum bei einer 28-tägiger Anmietung pro Tag mehr als 25 Prozent günstiger im Vergleich zum Wochenpreis. Genau konträr hierzu, nämlich fast 25 Prozent pro Tag teurer als im Wochenpreis, sind Fahrzeuge der Klasse 3 bei 28-tägiger Anmietung. Die unterschiedliche Preispolitik der Anbieter in Bezug auf die Randklassen deutet auf unterschiedliche Marktdynamiken und Marktstrategien für die unterschiedlichen Fahrzeugklassen hin.

Durchschnittlicher Mietpreis pro Tag in €

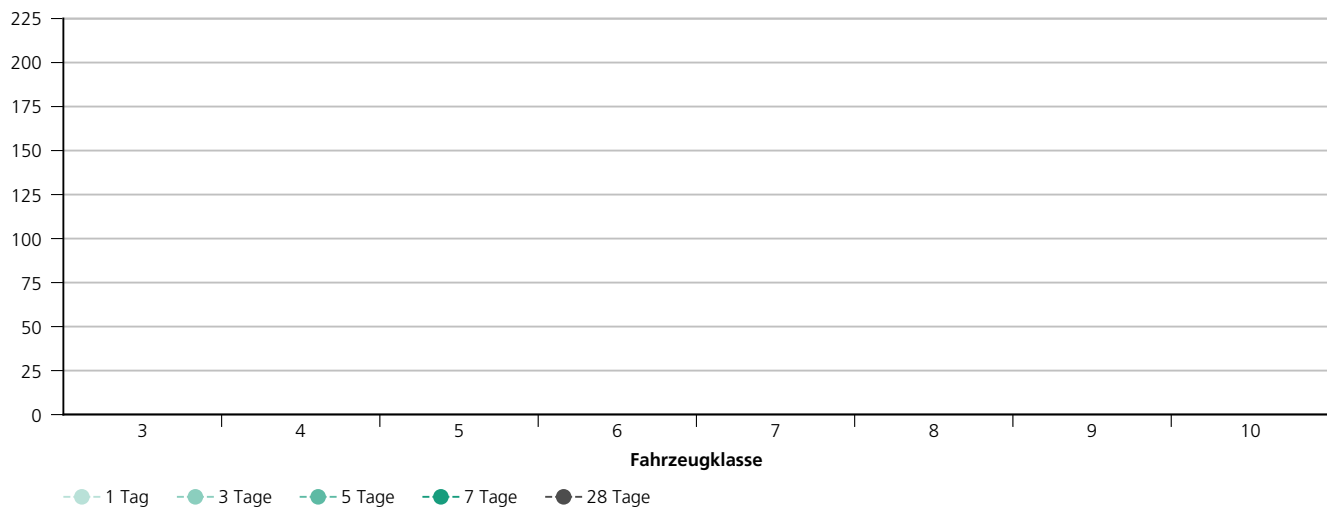


Abbildung 31: Durchschnittlicher Tagespreis in Abhängigkeit der Mietdauer

Tabelle 26: Durchschnittlicher Tagespreis in Abhängigkeit von der Mietdauer

Klasse	1 Tag	3 Tage	5 Tage	7 Tage	28 Tage	Abweichung (28 Tage/7 Tage)
3						18,43 %
4						2,25 %
5						-0,86 %
6						-7,19 %
7						-8,25 %
8						-8,02 %
9						-5,95 %
10						-24,96 %

Alle Preise in Euro, inklusive der marktüblichen Haftungsreduzierung und Umsatzsteuer. Für die Schwache-Klassen 1, 2 und 11 gab es 2023 keine bzw. keine ausreichende Anzahl Angebote am Markt.

11 Analyse der kurzfristigen Preisentwicklung

11.1 Preisverlauf im Erhebungszeitraum

Vergleichbar zum letzten Jahr lassen sich zu Anfang und Ende des Jahres niedrigere Preise beobachten als in den Sommermonaten. Die Preise bewegen sich im Rahmen von +/- 15 Prozent des Jahresdurchschnitts. Auch wenn der Markt weiterhin durch nennenswerte Preisschwankungen geprägt ist, nehmen die Schwankungen im Vergleich zu den Vorjahren merklich ab.

Um der beobachteten Marktdynamik gerecht zu werden und umfangreiche Informationen zur Preisentwicklung darstellen zu können, umfasst der Erhebungszeitraum fast das gesamte Kalenderjahr 2023 (Buchungen im Zeitraum 3. Januar bis 21. Dezember 2023).

Abbildung 32 zeigt, wie sich die durchschnittlichen Mietwagenpreise aller Klassen im Jahresverlauf verändert haben. Dargestellt sind die prozentualen Abweichungen des gleitenden

Abweichung vom Mittelwert in %

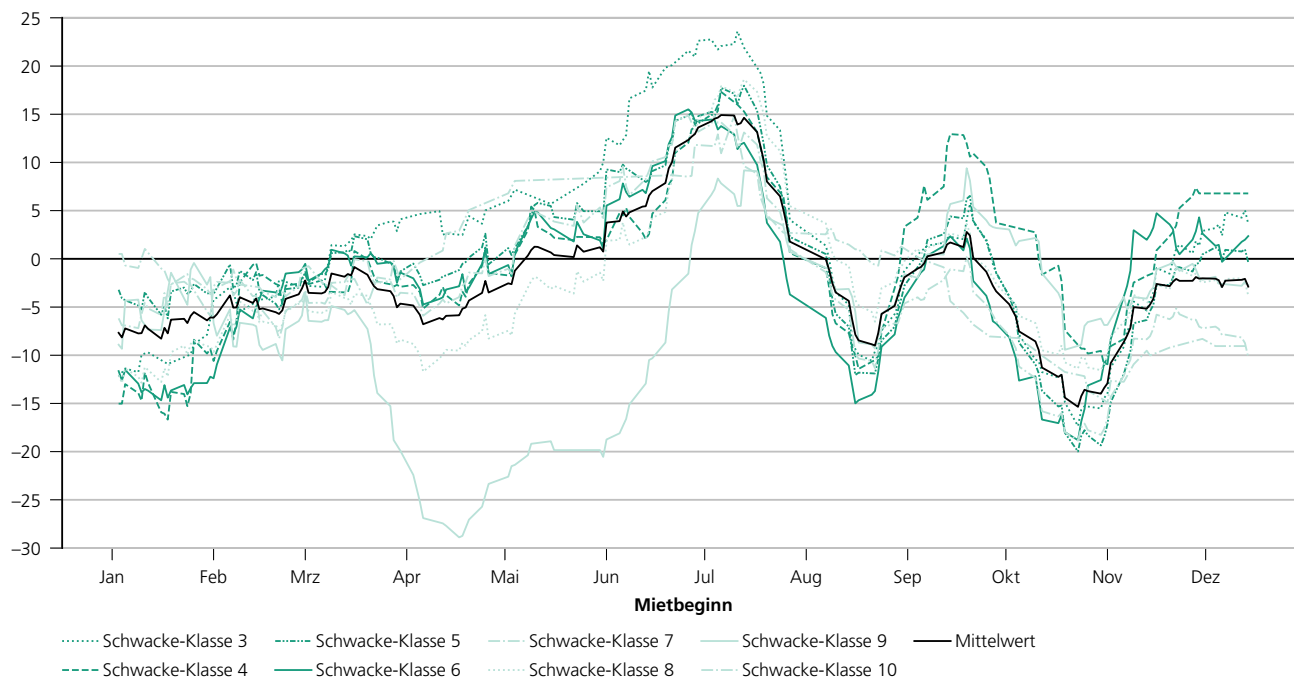


Abbildung 32: Prozentuale Abweichung des gleitenden Durchschnitts der Mietpreise vom jeweiligen Gesamt-Mittelwert, Pkw – Internet

Durchschnitts (± 7 Erhebungstage) vom Gesamt-Mittelwert der jeweiligen Fahrzeugklasse. Die durchschnittlichen Tagespreise werden gemäß der in Kapitel 2.2.2 beschriebenen Gleichgewichtung der Stationen in einem mehrstufigen Verfahren berechnet. Pro Erhebungstag wird die prozentuale Abweichung von den in Tabelle 4 ermittelten Werten berechnet und über alle Mietdauern gemittelt. Dargestellt sind die ungewichteten gleitenden 15-Tage-Durchschnitte dieser Werte (Stichtag ± 7 Erhebungstage) in der jeweiligen Fahrzeugklasse. Die hier dargestellten Werte basieren ausschließlich auf Anmietungen außerhalb der Schulferien im jeweiligen Bundesland.

Ein Wert von 15 Prozent für den Mittelwert im Juli bedeutet, dass der durchschnittliche Mietpreis im entsprechenden Zeitraum 15 Prozent höher lag als der über den gesamten Erhebungszeitraum gemittelte Mietpreis.

Die Preisentwicklung der meisten Fahrzeugklassen ist sehr ähnlich zur durchschnittlichen Preisentwicklung. Ausschließlich die Preisdynamik der Mietwagenklassen 8 und 9 weicht, mit im Jahresvergleich niedrigen Preisen von Februar bis Juli, merklich von der Preisdynamik der anderen Mietwagenklassen ab. Da Fahrzeuge der Klasse 9 in diesen Monaten aber nur selten angeboten wurden, beeinflussen diese Preise das Jahresmittel nur wenig.

In der ersten Jahreshälfte steigen die Mietwagenpreise relativ gleichmäßig bis Anfang Juli. Von Juli bis Dezember verändern sich die Preise mehrfach recht kurzfristig, sinken insgesamt aber wieder deutlich.

Wie auch in den letzten Jahren lagen die Durchschnittspreise der Fahrzeuge in den Sommermonaten deutlich höher als im Jahresmittel. Wichtig ist hierbei zu beachten, dass in diese Auswertung – genau wie in die gesamte Studie – keine Mietpreise von Anmietungen innerhalb von Schulferien oder Feiertagen im jeweiligen Bundesland der Anmietstation eingeflossen sind.

11.2 Preisentwicklung der Interneterhebung im Vergleich zum Vorjahr

In der folgenden Auswertung wird die diesjährige Interneterhebung mit der Interneterhebung 2022 verglichen.

Abbildung 33 zeigt, wie stark sich die Preise seit der letzten Erhebung 2022 prozentual geändert haben. Ein positiver Prozentwert bedeutet eine Preissteigerung, ein negativer Wert eine Preissenkung.

In der Abbildung ist zu erkennen, dass die Preise für beinahe alle Fahrzeugklassen und Anmietdauern im Vergleich zum Vorjahr um durchschnittlich 15 bis 20 Prozent zurück gegangen sind. Hierbei ist zu erkennen, dass der Preisrückgang mit steigender Mietdauer leicht zunimmt.

Tabelle 27: Interneterhebung: Vergleich zwischen 2023 und 2022, Pkw – bundesweit

Klasse	1 Tag			3 Tage			5 Tage			7 Tage		
	Mittelwert 2022	Mittelwert 2023	Abweichung (2023/2022)	Mittelwert 2022	Mittelwert 2023	Abweichung (2023/2022)	Mittelwert 2022	Mittelwert 2023	Abweichung (2023/2022)	Mittelwert 2022	Mittelwert 2023	Abweichung (2023/2022)
3			-14,3%			-24,6%			-23,8%			-27,0%
4			-6,1%			-9,6%			-14,4%			-15,6%
5			-13,1%			-17,9%			-20,3%			-21,5%
6			-12,7%			-19,4%			-18,9%			-20,1%
7			-15,9%			-18,9%			-20,4%			-21,3%
8			-13,4%			-18,8%			-17,1%			-19,6%
9			-10,6%			-13,0%			-16,0%			-19,4%
10			-12,8%			-24,4%			-19,8%			-13,8%

Alle Preise in Euro, inklusive der marktüblichen Haftungsreduzierung und Umsatzsteuer. Für die Schwache-Klassen 1, 2 und 11 gab es 2023 keine bzw. keine ausreichende Anzahl Angebote am Markt.

Abweichung zum Vorjahr in %

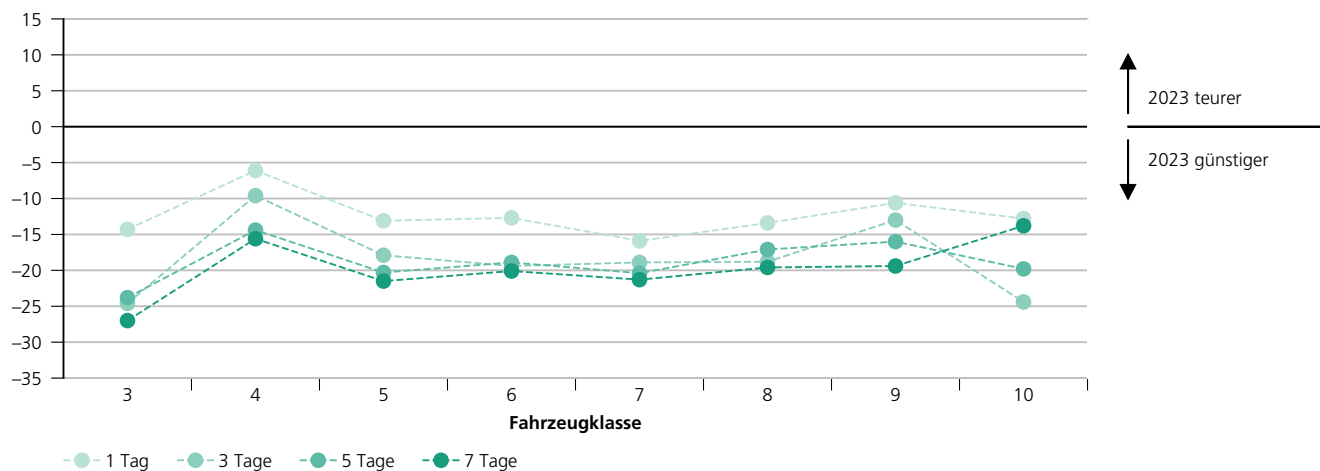


Abbildung 33: Interneterhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2023 und 2022, Pkw – bundesweit

11.3 Preisentwicklung der Telefonerhebung im Vergleich zum Vorjahr

Die Mietpreise der Telefonerhebung liegen für die Mietdauern 3, 5 und 7 Tage vergleichbar zu den Preisen der Telefonerhebung über alle Klassen hinweg ungefähr 15 Prozent unterhalb der Preise des Vorjahrs. Für die Anmietdauer von 1 Tag liegen die Preise meist leicht niedriger als im Vorjahr oder auf vergleichbarem Preisniveau. Ausschließlich die Preise der Klassen 4 und 10 sind im Vergleich zum Vorjahr gestiegen.

Tabelle 28: Telefonerhebung: Vergleich zwischen 2023 und 2022, Pkw – bundesweit

Klasse	1 Tag			3 Tage			5 Tage			7 Tage		
	Mittelwert 2022	Mittelwert 2023	Abweichung (2023/2022)	Mittelwert 2022	Mittelwert 2023	Abweichung (2023/2022)	Mittelwert 2022	Mittelwert 2023	Abweichung (2023/2022)	Mittelwert 2022	Mittelwert 2023	Abweichung (2023/2022)
3			-10,3%			-6,6%			-17,9%			-18,3%
4			8,5%			-18,3%			-12,6%			-13,9%
5			-10,8%			-10,0%			-12,7%			-17,3%
6			1,3%			-9,9%			-12,7%			-15,7%
7			-11,1%			-19,2%			-21,1%			-22,4%
8			-0,4%			-17,3%			-14,0%			-9,7%
9			-1,9%			-9,7%			-13,0%			-11,1%
10			12,2%			-12,2%			-12,8%			-8,7%

Alle Preise in Euro, inklusive der marktüblichen Haftungsreduzierung und Umsatzsteuer. Für die Schwache-Klassen 1, 2 und 11 gab es 2023 keine bzw. keine ausreichende Anzahl Angebote am Markt.

Abweichung zum Vorjahr in %

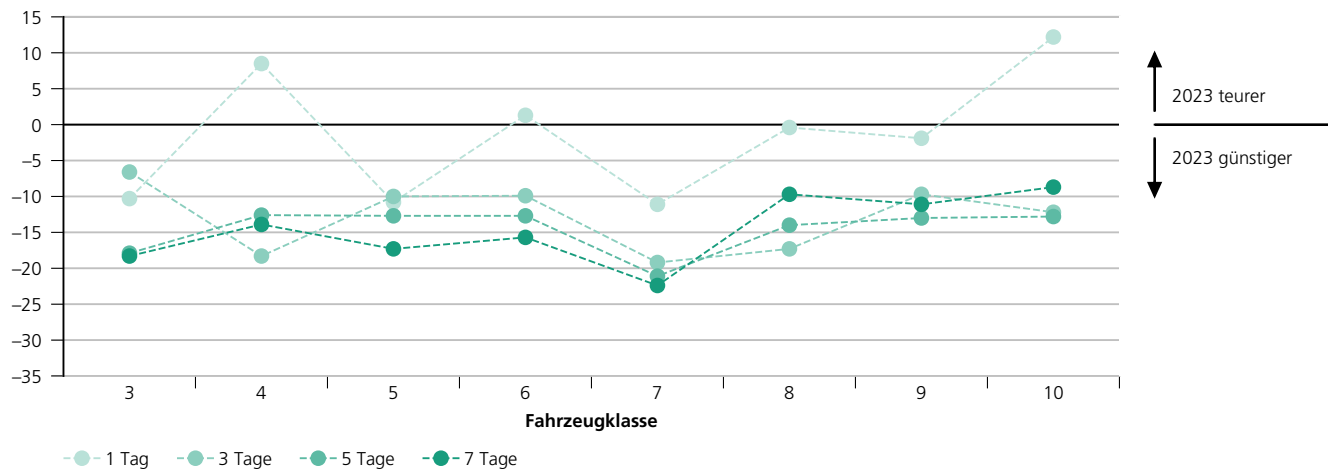


Abbildung 34: Telefonerhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2023 und 2022, Pkw – bundesweit

11.4 Preisentwicklung der Telefonerhebung im Vergleich zum Vorjahr nach Anbietergruppen

Bei dieser Auswertung wird die im letzten Kapitel dargestellte Preisentwicklung der Telefonerhebung im Vergleich zum Vorjahr separat für Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit (Avis, Buchbinder, Budget, Enterprise, Europcar, Hertz und Sixt) und Anbieter ohne Internetbuchungsmöglichkeit betrachtet.

Die betrachteten Preise stammen alle aus den Telefonerhebungen.

Abbildung 35 zeigt, dass sich die Preisentwicklungen je nach Fahrzeugklasse und Anmietdauer deutlich zwischen den beiden Anbieterkategorien unterscheiden. Tendenziell sind die Preise der Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit bei telefonischer Erhebung im Vergleich zum Vorjahr etwas stärker gesunken als die Preise der sonstigen Anbieter.

Tabelle 29: Telefonerhebung: Vergleich zwischen 2023 und 2022 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern

Klasse	1 Tag				3 Tage				5 Tage				7 Tage					
	Mittelwert Internetanbieter 2022	Mittelwert sonst. Anbieter 2022	Mittelwert Internetanbieter 2023	Mittelwert sonst. Anbieter 2023	Abweichung Internetanbieter (2023/2022)	Abweichung Sonst. Anbieter (2023/2022)	Mittelwert Internetanbieter 2022	Mittelwert sonst. Anbieter 2022	Mittelwert Internetanbieter 2023	Mittelwert sonst. Anbieter 2023	Abweichung Internetanbieter (2023/2022)	Abweichung Sonst. Anbieter (2023/2022)	Mittelwert Internetanbieter 2022	Mittelwert sonst. Anbieter 2022	Mittelwert Internetanbieter 2023	Mittelwert sonst. Anbieter 2023	Abweichung Internetanbieter (2023/2022)	Abweichung Sonst. Anbieter (2023/2022)
3					-11,4%	-9,7%					8,7%							
4					-6,6%	29,0%					-15,7%	-6,5%						
5					-12,8%	-6,0%					-7,8%	-4,9%						
6					-8,1%	-3,0%					-10,5%	2,8%						
7					-21,4%	-4,1%					-24,7%	-6,5%						
8					-4,9%	8,9%					-18,2%	-7,5%						
9					-3,4%	-9,9%					-12,8%	8,8%						
10					8,2%	12,7%					-11,2%	-2,6%						

Alle Preise in Euro, inklusive der marktüblichen Haftungsreduzierung und Umsatzsteuer. Für die Schwacke-Klassen 1, 2 und 11 gab es 2023 keine bzw. keine ausreichende Anzahl Angebote am Markt.

Abweichung zum Vorjahr in %

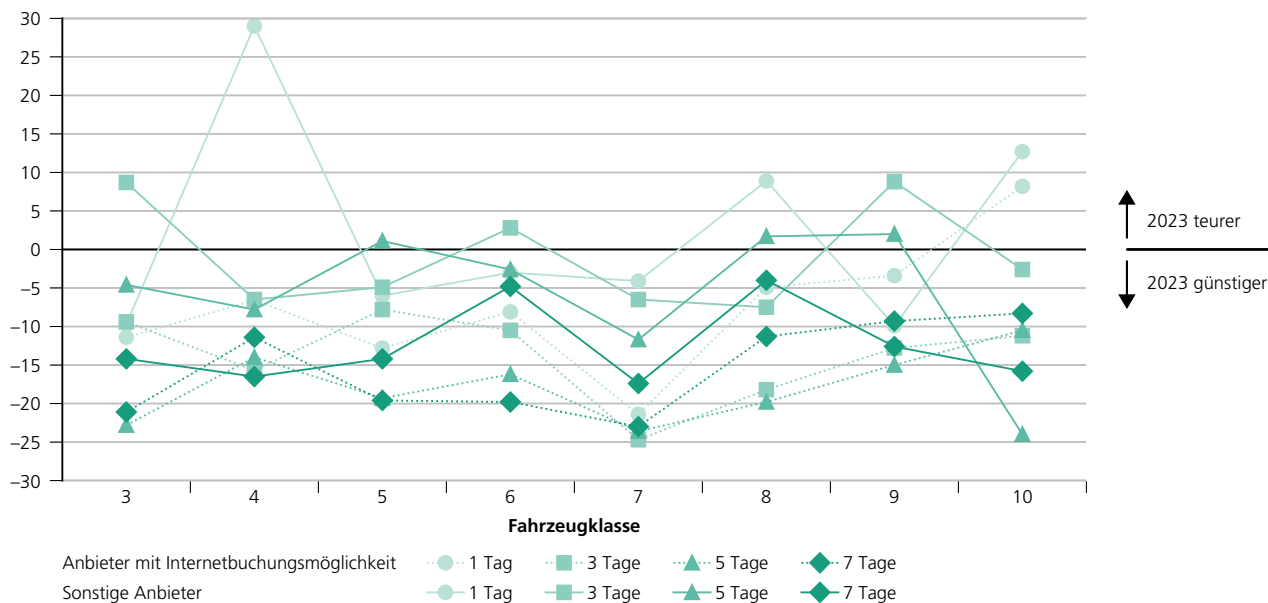


Abbildung 35: Telefonerhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2023 und 2022 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern

12 Analyse der mittelfristigen Preisentwicklungen 2019 bis 2023

Wichtiger Hinweis

Der Vergleich der durchschnittlichen Mietpreise des Jahres 2023 mit den Jahren vor 2022 wird durch die Änderung der Klassifikationsmethodik der Schwacke GmbH beeinflusst. Tendenziell fallen durch die Änderung höherwertige Fahrzeuge in niedrigere Klassen als zu vor. Dies führt zu leichten Preissteigerungen der durch-

schnittlichen Preise der Klassen. Das Kapitel 2.6 des Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2022 beschäftigt sich ausführlich mit den Auswirkungen der Änderungen und kommt zu dem Schluss, dass der Vergleich zu den Vorjahren weiterhin sinnvoll vorgenommen werden kann.

In den folgenden Auswertungen werden die Preisentwicklungen der letzten fünf Jahre dargestellt. Als Referenzwerte werden die Preise von 2019 zugrunde gelegt.

In den Abschnitten 12.1 bis 12.3 steht die Preisentwicklung der vergangenen fünf Jahre im Mittelpunkt. Hier wurde auf die Darstellung aller Klassen aus Gründen der Übersichtlichkeit und Lesbarkeit verzichtet. Als typische Mietwagen-segmente bzw. -klassen nach Schwacke- und ACRISS-Klassifikation werden folgende Klassen dargestellt: Kleinwagen (Schwacke-Klasse 3 und ACRISS-Klasse M), mittlere Fahrzeuggröße (Schwacke-Klasse 6 und ACRISS-Klasse C) sowie Oberklasse (Schwacke-Klasse 8 und ACRISS-Klasse I).

Die Darstellungen zeigen, um wie viel Prozent der Preis vom Referenzwert 2019, hier als 0 Prozent angenommen, abweicht. Ein positiver Prozentwert bedeutet eine Preissteigerung gegenüber 2019, ein negativer Prozentwert zeigt eine Preisreduzierung gegenüber 2019 an. Die Analyse wurde jeweils für die drei Anmietzeiträume 1, 3 und 7 Tage durchgeführt.

In den Abschnitten 12.4 bis 12.6 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 2019, 2021 und 2023 beschränkt. In diesen Abschnitten wurde von einer Preisindexierung abgesehen – stattdessen wird der Preis selbst dargestellt.

12.1 Preisentwicklung der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation 3, 6 und 8

Die folgenden drei Abbildungen zeigen die Preisentwicklungen für die Schwacke-Klassen 3, 6 und 9 in Bezug auf den Mittelwert 2019. Ein Wert von 20 Prozent bei Klasse 3 für eine Anmietung von 7 Tagen im Jahr 2020 bedeutet, dass es von 2019 bis 2020 zu einer Preissteigerung von 20 Prozent kam. In der gleichen Klasse kam es mit gleicher Anmietdauer bis 2022 zu einer Preissteigerung von 80 Prozent.

Für Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 3 und 6 stiegen die Mietpreise bis 2022 deutlich auf 60 bis 80 Prozent oberhalb der Preise von 2019. Von 2022 bis 2023 sanken die Mietpreise der

Hinweis: Vergleichbarkeit zu den Werten vor 2022 durch die geänderte Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH eingeschränkt. Details vgl. Ausgabe 2022 Kapitel 2.6

beiden Klassen wieder deutlich, so dass sich die Preise 2023 bei 30 bzw. 40 Prozent oberhalb der Ausgangswerte einpendelten.

Für Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 8 stiegen die Preise bis 2023 je nach Mietdauer auf 30 bzw. 40 Prozent über dem Ausgangswert. 2023 lagen die Mietpreise der Klasse 8 nur noch ungefähr 10 Prozent über dem Wert von 2019.

Abweichung zum Referenzjahr in %

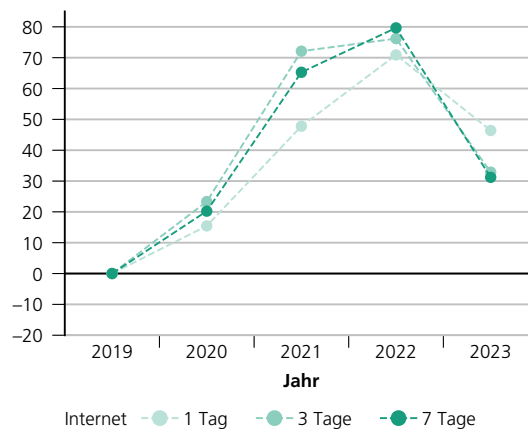


Abbildung 36: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2019 bis 2023 für Schwacke-Klasse 3 in Bezug auf den Mittelwert 2019, Pkw – bundesweit, Internet

Abweichung zum Referenzjahr in %

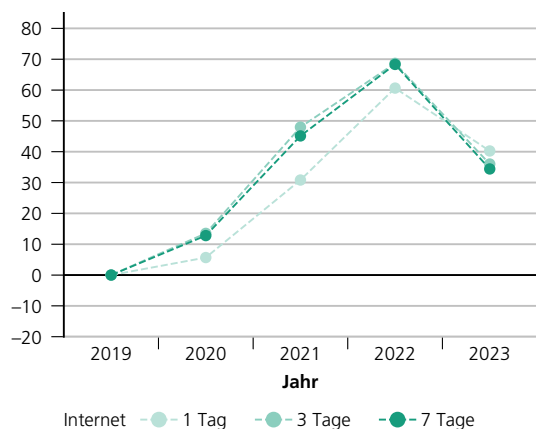


Abbildung 37: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2019 bis 2023 für Schwacke-Klasse 6 in Bezug auf den Mittelwert 2019, Pkw – bundesweit, Internet

Abweichung zum Referenzjahr in %

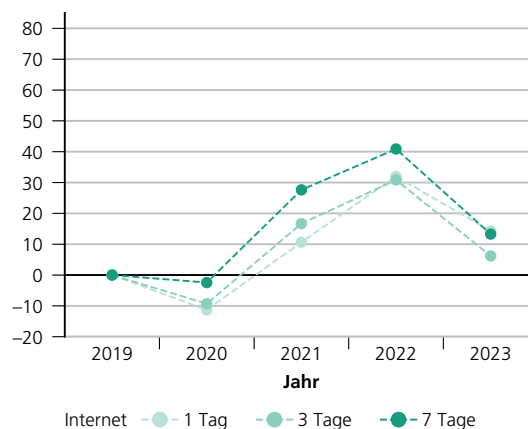


Abbildung 38: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2019 bis 2023 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2019, Pkw – bundesweit, Internet

12.2 Preisentwicklung der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation M, C und I

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

Für alle drei betrachteten ACRISS-Klassen könne sehr ähnliche Preisentwicklungen beobachtet werden: deutlich gestiegen Preise bis 2022 und sinkende Preise von 2022 bis 2023. Je nach ACRISS-Klasse liegen die Mietpreise 2023 zwischen 30 und 60 Prozent über den Preisen 2019.

Abweichung zum Referenzjahr in %

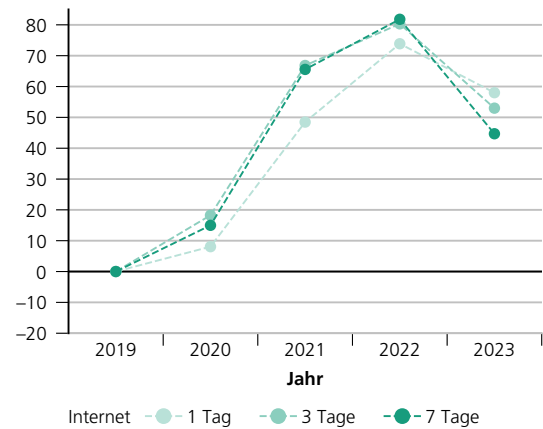


Abbildung 39: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2019 bis 2023 für ACRISS-Klasse M in Bezug auf den Mittelwert 2019, Pkw – bundesweit, Internet

Abweichung zum Referenzjahr in %

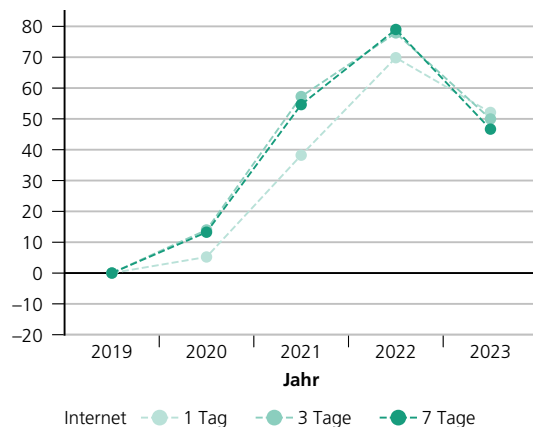


Abbildung 40: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2019 bis 2023 für ACRISS-Klasse C in Bezug auf den Mittelwert 2019, Pkw – bundesweit, Internet

Abweichung zum Referenzjahr in %

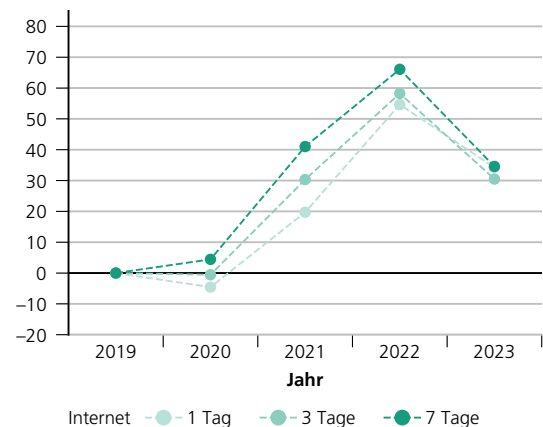


Abbildung 41: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2019 bis 2023 für ACRISS-Klasse I in Bezug auf den Mittelwert 2019, Pkw – bundesweit, Internet

Hinweis: Vergleichbarkeit zu den Werten vor 2022 durch die geänderte Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH eingeschränkt. Details vgl. Ausgabe 2022 Kapitel 2.6

12.3 Preisentwicklung der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation 3, 6 und 9

Die folgenden drei Abbildungen zeigen die Preisentwicklungen für die Telefonerhebung.

Für alle drei betrachteten Fahrzeugklassen steigen die Preise zwischen 2019 und 2023 an. Je kleiner die Fahrzeugklasse, desto stärker fällt der zu verzeichnende Anstieg aus. Von 2022 auf 2023 lassen sich in allen Klassen fallenden Preise beobachten. Auch die Preisreduktion fällt bei Fahrzeugen niedrigerer Schwacke-Klassen stärker aus.

Abweichung zum Referenzjahr in %

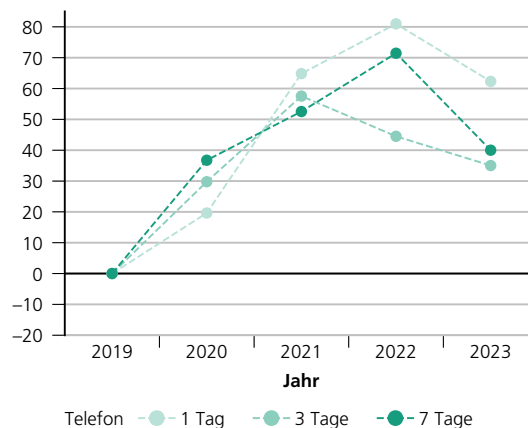


Abbildung 42: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2019 bis 2023 für Schwacke-Klasse 3 in Bezug auf den Mittelwert 2019, Pkw – bundesweit, Telefon

Abweichung zum Referenzjahr in %

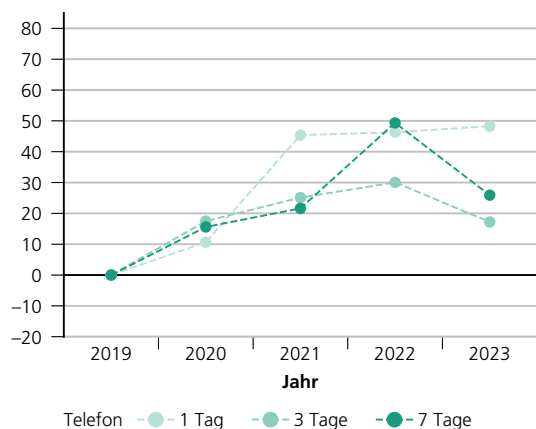


Abbildung 43: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2019 bis 2023 für Schwacke-Klasse 6 in Bezug auf den Mittelwert 2019, Pkw – bundesweit, Telefon

Abweichung zum Referenzjahr in %

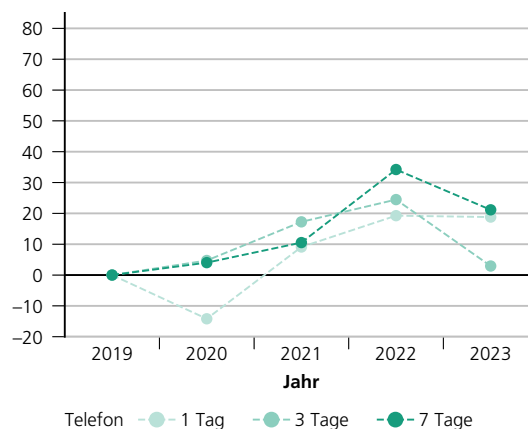


Abbildung 44: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2019 bis 2023 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2019, Pkw – bundesweit, Telefon

12.4 Preisentwicklung der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation für die Jahre 2019, 2021 und 2023

In den folgenden drei Abschnitten 12.4 bis 12.6 werden die Preisentwicklungen für alle Klassen nach Schwacke- sowie ACRISS-Klassifikation dargestellt. Zur besseren Übersichtlichkeit werden die einzelnen Erhebungszeiträume 1, 3 und 7 Tage für die Jahre 2019, 2021 und 2023 getrennt voneinander betrachtet.

Die folgenden Abbildungen zeigen, dass die Preise für die Mietdauer von 1 Tag in beinahe allen Klassen im Vergleich zu 2021 leicht, im Vergleich zu 2019 merklich gestiegen sind. Auch für die Mietdauern 3 und 7 Tage liegen die durchschnittlichen Preise von 2023 merklich höher als 2019, im Vergleich zu 2021 sind die Preise der beiden Mietdauern aber leicht gesunken.

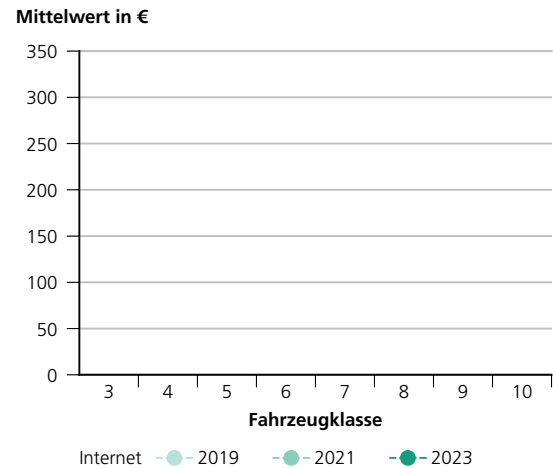


Abbildung 45: Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 10 für 2019, 2021 und 2023, Pkw – bundesweit, Internet

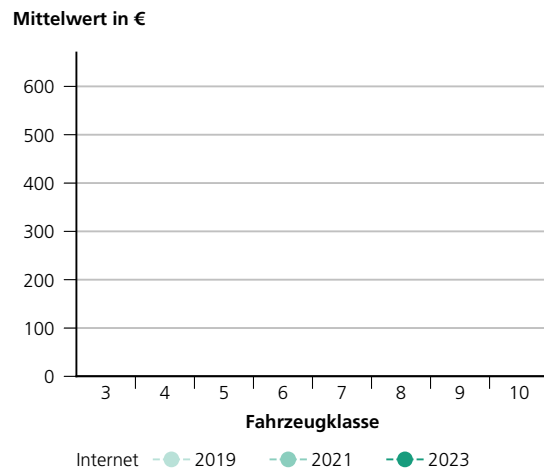


Abbildung 46: Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 10 für 2019, 2021 und 2023, Pkw – bundesweit, Internet

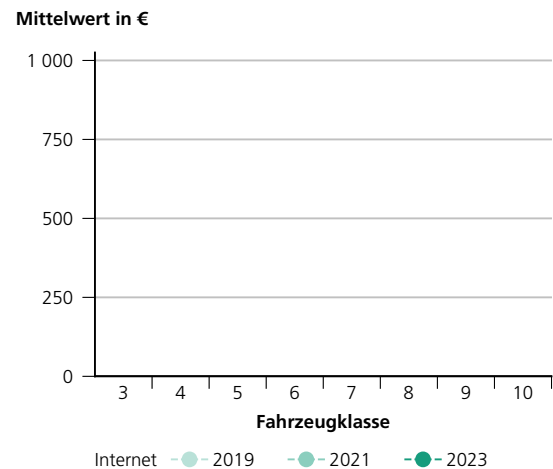


Abbildung 47: Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 10 für 2019, 2021 und 2023, Pkw – bundesweit, Internet

12.5 Preisentwicklung der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation für die Jahre 2019, 2021 und 2023

In der folgenden Auswertung werden die Preis-Mittelwerte der Interneterhebung nach der ACRISS-Klassifikation für die Jahre 2019, 2021 und 2023 miteinander verglichen.

Die 2023 aufgenommenen Preise liegen für die Mietdauer von 1 Tag leicht oberhalb und für die längeren Zeiträume leicht unterhalb der Preise von 2021. Im Vergleich zu 2019 sind die Mietpreise 2023 für alle Mietdauern und Klassen gestiegen.

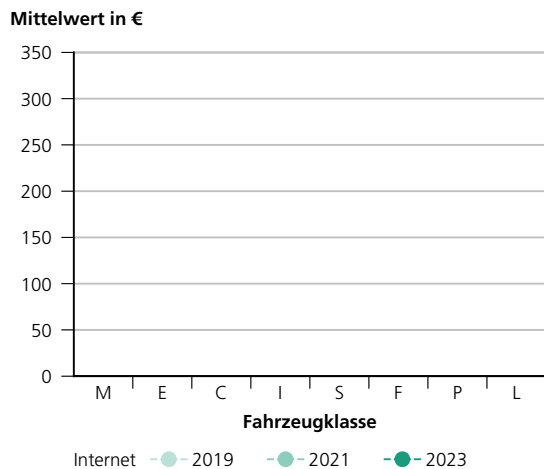


Abbildung 48: Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der ACRISS-Klassen M bis L für 2019, 2021 und 2023, Pkw – bundesweit, Internet

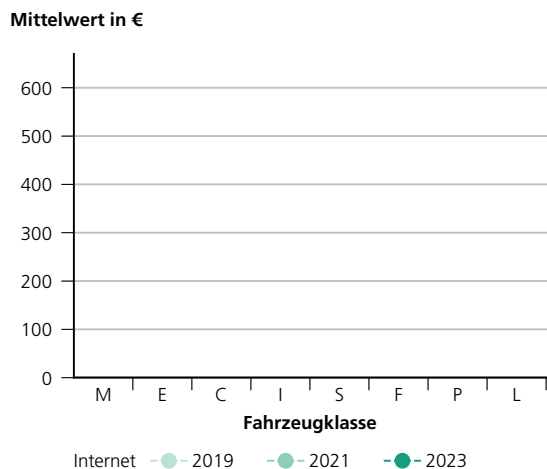


Abbildung 49: Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis L für 2019, 2021 und 2023, Pkw – bundesweit, Internet

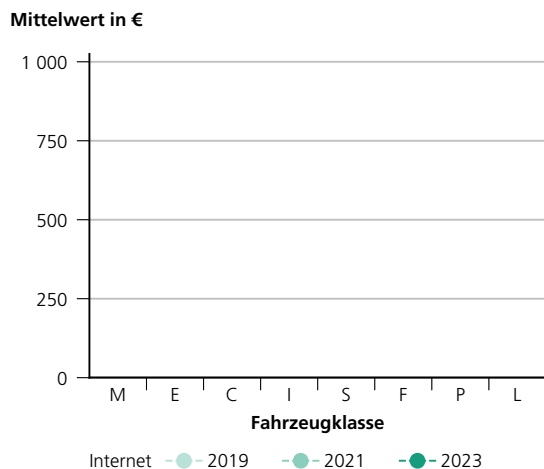


Abbildung 50: Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis L für 2019, 2021 und 2023, Pkw – bundesweit, Internet

Hinweis: Vergleichbarkeit zu den Werten vor 2022 durch die geänderte Klassifikationssystematik der Schwacke GmbH eingeschränkt. Details vgl. Ausgabe 2022 Kapitel 2.6

12.6 Preisentwicklung der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation für die Jahre 2019, 2021 und 2023

In der folgenden Auswertung werden die Mittelwerte der Telefonerhebung nach der Schwacke-Klassifikation für die Jahre 2019, 2021 und 2023 miteinander verglichen.

Für die Mietdauern von 1 und 7 Tagen gibt es kaum Unterschiede zwischen den Mietpreisen 2021 und 2023. Für die Mietdauer von 3 Tagen liegen die Preise nach zwischenzeitlich gestiegenen Werten nun wieder nur minimal über den Werten von 2019.

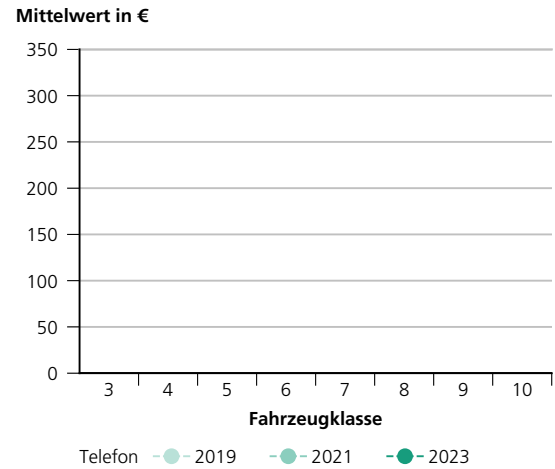


Abbildung 51: Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 10 für 2019, 2021 und 2023, Pkw – bundesweit, Telefon

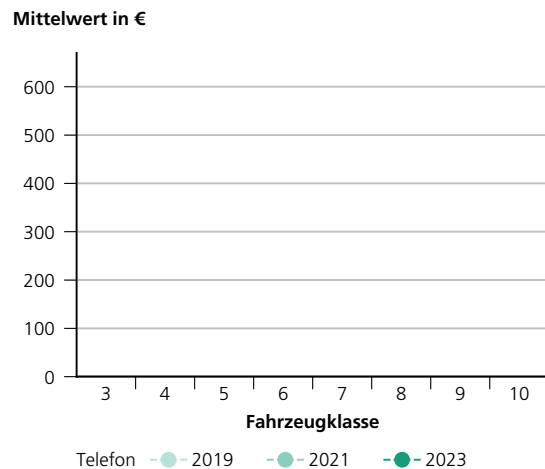


Abbildung 52: Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 10 für 2019, 2021 und 2023, Pkw – bundesweit, Telefon

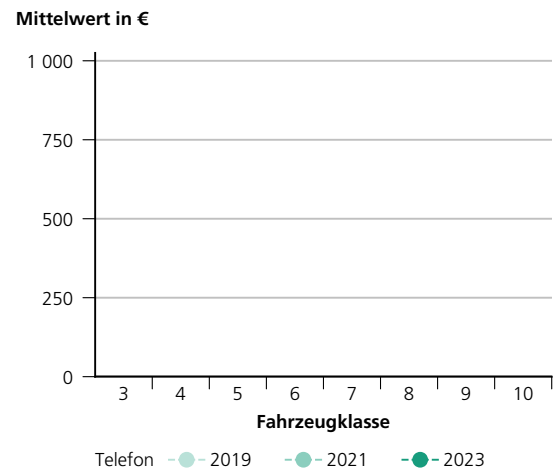


Abbildung 53: Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 3 bis 10 für 2019, 2021 und 2023, Pkw – bundesweit, Telefon

13 Zusammenfassung und Ausblick

Die Marktstudie 2023 wurde von dem neutralen Forschungsinstitut Fraunhofer IAO auf Basis wissenschaftlich fundierter Methoden und Erfahrungen der Marktstudien 2008 bis 2022 durchgeführt. Die Abfrage unter typischen Anmietbedingungen ermöglichte die Ermittlung marktüblicher Preise. Detaillierte Ergebnisse für zwei Erhebungen auf Basis von etwa 860 000 Einzeldaten stellen eine umfassende Basis für die Markteinschätzung dar. Erstmals wurden für die Ausgabe 2013 die Preise für eine Anmietdauer von 5 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 bis 2023 wurde der Preisverlauf über den Erhebungszeitraum analysiert. 2022 wurden Fahrzeuge mit mehr als 5 Sitzplätzen (Kleinbusse) als separate Fahrzeugkategorie in die Studie aufgenommen. 2023 wurde die Studie um zusätzliche Auswertungen ergänzt, die die Preisschwankungen der Marktpreise transparent darstellen und den Einfluss der Mietdauer auf den Preis analysieren. Hierbei wurde auch untersucht, wie eine längere Mietdauer die durchschnittlichen Tagespreise beeinflusst. Auch die Verfügbarkeit und die Preise von Elektrofahrzeugen in der Vermietung wurden 2023 zum ersten Mal analysiert und ausführlich dargestellt.

Weiterhin werden keine Fahrzeuge der Klassen 1 und 2 in der allgemeinen Vermietung per Internet angeboten. Auch im Rahmen der Telefonerhebung waren trotz intensiver Bemühungen um Angebote in diesen Klassen nicht möglich Angebote für die Klassen 1 und 2 zu ermitteln. Kon-

kret wurde in mehr als tausend Telefonat nach vergleichbaren Fahrzeugen gefragt, dennoch waren über den gesamten Erhebungszeitraum keine Fahrzeuge der Klassen 1 und 2 zur Vermietung angeboten. Daher muss davon ausgegangen werden, dass Fahrzeuge der Klassen 1 und 2 üblicherweise nicht vermietet werden.

Besonders die hohen Fahrzeugklassen 10 und 11 werden, wie schon im zweiten Halbjahr 2022, immer häufiger nur vorbehaltlich der Verfügbarkeit angeboten. Der Mietvertrag kommt hier erst nach separater Bestätigung der Verfügbarkeit zustande. Da anhand der Angebote unklar ist, ob ein Fahrzeug der Klasse zum gewünschten Zeitpunkt und Preis tatsächlich zur Verfügung gestellt wird, fließen diese Preise entsprechend der in Kapitel 2 beschriebenen Methodik nicht in die Studie ein.

Eine Abbildung von Preisen der o. g. Klassen würde fälschlicherweise die Verfügbarkeit von Fahrzeugen dieser Klassen am Markt suggerieren und insbesondere in der Schadenregulierung zu falschen Schlüssen führen.

Mittlerweile befinden sich zunehmend auch Elektrofahrzeuge im Sortiment der Vermieter. Sowohl bezüglich der Klassenabdeckung als bezüglich der Verfügbarkeit müssen Elektrofahrzeuge weiterhin als Ausnahme betrachtet werden. Bundesweit betrachtet konnte anhand der vorliegenden Daten dennoch eine gute Markteinschätzung gewonnen werden, welche Kosten für die Anmietung eines Elektrofahrzeugs entstehen, wenn dieses an der jeweiligen Station verfügbar ist. Die Preise von Elektrofahrzeugen gestalten sich bis

auf die hohen Schwacke-Klassen vergleichbar zu ähnlich ausgestatteten Verbrennern. Detailliert wird das Angebot und die Preise von Elektrofahrzeugen in Kapitel 7 beleuchtet.

Die Erhebungen zeigen auch 2023 wieder, dass das Internet kein Sondermarkt mit grundsätzlich günstigeren Preisen darstellt. Es gibt einen Mietwagenmarkt mit unterschiedlichen Vertriebskanälen und Werbemethoden. Welcher Vertriebskanal günstiger ist, hängt von Mietwagenklasse und Anmietdauer ab.

Über alle Fahrzeugklassen und Anmietdauern hinweg zeigt sich der Mietwagenmarkt 2023 dynamisch. Um der Marktdynamik gerecht zu werden und umfassenden Informationen zur Preisentwicklung darstellen zu können, umfasst der Erhebungszeitraum fast das volle Kalenderjahr. Kapitel 11.1 stellt die Marktdynamik detailliert dar.

Bezüglich der Schwankungsbreite der Angebote zeigt sich über alle Klassen und Mietdauern hinweg, dass sehr viele der Angebote sehr nah am Mittelwert liegen. Ausführlich beschäftigt sich Kapitel 10.3 mit der Schwankung der Preise um den Mittelwert.

Auf Basis der bewährten Methodik des Fraunhofer IAO wurde in der hier vorliegenden Marktstudie 2023 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.

14 Glossar und Abkürzungsverzeichnis

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

15 Literaturverzeichnis

[ACRISS 2023]

Association of Car Rental Industry Systems Standards; <http://www.acriss.org/de/>; abgerufen im November 2023.

[DasTelefonbuch]

Das Telefonbuch; DTM Deutsche Tele Medien GmbH, <http://www.dastelefonbuch.de>, abgerufen im Januar 2023.

[Statistisches Bundesamt]

Statistisches Bundesamt; Städte (Alle Gemeinden mit Stadtrecht) nach Fläche, Bevölkerung und Bevölkerungsdichte am 31.12.2021; <https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/05-staedte.html>; 31.12.2021; abgerufen im Oktober 2023.

[Gabler 2004]

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

[GelbeSeiten]

Gelbe Seite – Branchenbuch; DTM Deutsche Tele Medien GmbH, <http://www.gelbeseiten.de>; abgerufen im Januar 2023.

[GoogleMaps]

Google Maps – Location Based Service; Google, <https://www.google.de/maps/>; abgerufen im Januar 2023.

[Heß 2007]

Heß, Rainer und Buller, Dirk: Mietwagentarife und verlässliche Marktdaten (SchwackeListe), NJW-Spezial, Heft 6, 2007, S. 255 ff.

[Klein 2007]

Klein, Ingo: Bewertung der Erhebungs- und Auswertungsmethoden des Automietpreisspiegels der SCHWACKE-Bewertungs GmbH, Diskussionspapier 81/2007, <https://www.statistik.rw.fau.de/files/2016/03/d0081.pdf>; abgerufen 29.09.2017.

[MeineStadt]

Meine Stadt; meinestadt.de GmbH, <http://www.meinestadt.de>; abgerufen im Januar 2023.

[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 2023] dargestellt.

Die Bedeutung des ersten Buchstabens sowie mögliche Beispielfahrzeuge nach Pkw und Geländewagen sind in Tabelle 30 zusammengefasst. Wobei die Einordnung der Fahrzeuge durch die Mietwagenanbieter selbst erfolgte.

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

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

Tabelle 30: Bedeutung der ersten Stelle des SIPP-Codes und Eingruppierung von Beispielfahrzeugen nach ACRISS-Klassifikation im Rahmen der Preisermittlung, für Pkw und Geländewagen

1. Stelle des SIPP-Codes	Bedeutung	Pkw	Geländewagen
M	Mini	FIAT 500, Opel Adam, Hyundai i10, Kia Picanto, Toyota Aygo, Fiat 500C	
E	Kleinwagen	VW Polo, Hyundai i20, Seat Ibiza, Opel Corsa, Ford Fiesta	
C	Kompaktklasse	Seat Leon, Hyundai i30, Opel Astra, Ford Focus, Peugeot 308, Opel Crossland, VW Golf, Opel Crossland X, Ford Focus, Hyundai i30	Renault Captur, Hyundai Kona, Seat Arona, VW T-Cross, VW T-Roc, VW T-Roc Cabriolet
D	Kompaktklasse Elite	Mercedes A-Klasse, Audi A3, VW Golf, Audi A3, BMW 1er, VW Golf GTI	
I	Mittelklassewagen	Opel Insignia, Skoda Octavia, Opel Insignia, BMW 2er Gran Coupe, Citroen C5 X, VW Touran, BMW 218, Ford Mondeo, Opel Zafira, BMW 2er, Mercedes B-Klasse, Mazda MX-5, NISSAN Qashqai, VW Passat	Seat Ateca, Skoda Karoq, VW T-Roc, Ford Kuga, VW Tiguan, Volvo XC40
J	Mittelklassewagen Elite	Skoda Superb, Opel Insignia, BMW X1	
S	Standardklasse	VW Passat, Skoda Superb, Audi Q3, Ford S-Max, Audi A3	VW Tiguan, Skoda Kodiaq, Ford Kuga
F	Gehobene Mittelklasse	Audi A4, Mercedes C-Klasse, Audi A4, BMW X2, BMW 2er, VW Sharan, Seat Alhambra, BMW 3er	Citroen DS7 Crossback
P	Premiumklasse	Mercedes E-Klasse, Audi Q5 40, Audi A6, Audi A5, BMW Z4 Roadster	
L	Luxusklasse	Audi A6, Audi A5 Coupé, Mercedes E-Klasse, BMW 530/540, Audi A6 45/50 Avant, BMW 4er Cabrio, BMW X3 30	

Anhang C – Informationen zu Fraunhofer IAO

Die Fraunhofer-Gesellschaft ist die führende Organisation für angewandte Forschung in Europa. Unter ihrem Dach arbeiten 76 Institute und Forschungseinrichtungen an Standorten in ganz Deutschland, mit knapp 30 800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Auftraggeber der Fraunhofer-Gesellschaft sind Industrieunternehmen, Dienstleistungsunternehmen und die öffentliche Hand (<http://www.fraunhofer.de>).

Das Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO beschäftigt sich mit aktuellen Fragestellungen rund um den arbeitenden Menschen. Insbesondere unterstützt das Institut Unternehmen dabei, die Potenziale innovativer Organisationsformen sowie zukunftsweisender Informations- und Kommunikationstechnologien zu erkennen, individuell auf ihre Belange anzupassen und konsequent einzusetzen. Die Bündelung von Management und Technologiekompetenz gewährleistet, dass wirtschaftlicher Erfolg, Mitarbeiterinteressen und gesellschaftliche Auswirkungen immer gleichwertig berücksichtigt werden.

Durch die enge Kooperation mit dem Institut für Arbeitswissenschaft und Technologiemanagement IAT der Universität Stuttgart verbindet das Fraunhofer IAO universitäre Grundlagenforschung, anwendungsorientierte Wissenschaft und wirtschaftliche Praxis.

Unter einer gemeinsamen Institutsleitung arbeiten am Fraunhofer IAO und dem IAT über 650 Mitarbeiter – vorwiegend Ingenieure, Informatiker, Wirtschafts- und Sozialwissenschaftler – interdisziplinär zusammen. Zur Bearbeitung der Forschungsaufträge stehen mehr als 15 000 Quadratmeter moderner Büros, Labore und Demonstrationszentren zur Verfügung.

Weitere Informationen sind im Internet unter <http://www.iao.fraunhofer.de> verfügbar.

Für die Ermittlung von Mietwagenpreisen bei unfallbedingten Anmietungen von Fahrzeugen orientiert sich die aktuelle Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs an realen Marktpreisen. Daher besteht ein erheblicher Bedarf an einer aktuellen und neutralen Marktübersicht zu marktüblichen Mietwagenpreisen in Deutschland.

Um diesem Bedarf nachzukommen, erstellt das Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO seit 2008 einen repräsentativen und neutralen Marktpreisspiegel für Mietwagen. Die aktuelle Ausgabe 2023 enthält die Ergebnisse von zwei deutschlandweiten Erhebungen, die über Telefon und Internet durchgeführt wurden.

Die Ergebnisse der Marktstudie sind in detaillierten Tabellen und Abbildungen für die Anmietzeiträume ein Tag, 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.