



Fraunhofer
IAO

Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2024

Fraunhofer Verlag



Marktpreisspiegel Mietwagen **Deutschland 2024**

Fraunhofer Verlag

Impressum

Kontaktadresse:

Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO
Nobelstraße 12
70569 Stuttgart
Telefon: + 49 (0) 7 11/9 70-51 01
mietwagenstudie@iao.fraunhofer.de
www.mietwagenspiegel.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: © Alena Ozerova – Adobe Stock

Druck und Weiterverarbeitung: Sautter GmbH, Reutlingen

Für den Druck des Buches wurde FSC-zertifiziertes
Recyclingpapier verwendet.



© Fraunhofer Verlag, 2025
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 4. Januar bis 23. Dezember 2024 erhoben.

Fraunhofer »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2024« in Kürze

Der »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2024« 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 2024 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 Marktpreisentwicklung darstellen zu können, wurden Angebote für Buchungen aus dem Zeitraum vom 4. Januar bis 23. Dezember 2024 in die Studie aufgenommen.

Die Ausgabe 2024 bildet die Grundlage für die Schätzung von Marktpreisen für Mietwagen im Jahr 2025.

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

- Repräsentative internetbasierte Erhebung bei den sechs bedeutendsten Anbietern (Avis, 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.
- Die Preise wurden anonym im Rahmen eines marktüblichen Anmietszenarios erhoben, umfassend dargestellt und erläutert.
- Insgesamt sind bei beiden Erhebungen für die Mietzeiträume 1 Tag sowie 3, 5 und 7 Tage etwa 756 000 Daten von ca. 1 960 Anmietstationen eingeflossen.
- Sowohl kleine und mittlere Anbieter als auch große Anbieter wurden berücksichtigt.
- Fraunhofer gibt den Marktpreis wieder, für den eine selbstzahlende Privatperson aufkommen muss. Im erhobenen Preis sind mindestens 150 Inklusiv-Kilometer pro Tag, Haftungsbeschränkung der ersten Preisstufe, die aktuell gültige Umsatzsteuer sowie jahreszeitlich passende Bereifung enthalten. Dabei werden weder Sonderkonditionen z. B. durch die Zahlung im Voraus oder besondere Mitgliedschaften, noch aufpreispflichtige Zusatzangebote wie z. B. Reduzierung der Selbstbeteiligung, Zustellung des Fahrzeugs, Anmietung außerhalb der Öffnungszeiten, Erlaubnis für zusätzliche Fahrer:innen, Verfügbarkeit eines Navigationssystems oder spezielle Bereifungswünsche, die über die jahreszeitlich passende Bereifung hinausgehen, berücksichtigt. Dieser Preis wird als »Normaltarif« bezeichnet.
- Die marktübliche Selbstbeteiligung für die Haftungsreduzierung der ersten Stufe liegt zwischen 950 bis 1 900 Euro.
- Um die statistische Repräsentativität zu gewährleisten, wurden die Auswertungen

bewusst auf den zweistelligen Postleitzahlbereich begrenzt.

- Bei der Telefonerhebung sind die kleinen und mittleren Anbieter, bezogen auf ihren Marktanteil, etwas stärker gewichtet, da alle Anmietstationen gleich gewichtet wurden.
- Eine Auswertung nach der ACRISS-Klassifikation wurde zusätzlich zur Auswertung nach Schwacke-Klassifikation durchgeführt, um die Studie auch ohne zusätzliche kostenpflichtige Klassifikationsdaten nutzen zu können. Allerdings weisen die Mietwagenanbieter immer seltener ACRISS-Klassen aus. Detailliert geht Kapitel 3.4 auf diese Thematik ein.
- Eine Auflistung von Beispielfahrzeugen nach der ACRISS-Klassifikation wird in Anhang A dargestellt.
- Die Marktpreise für Kleinbusse wurden separat ausgewertet und sind in Kapitel 5 ausgewiesen. Diese Auswertungen erfolgten bundesweit und für den einstelligen Postleitzahlbereich.
- Aufgrund der in Kapitel 3.3 ausführlich beschriebenen Marktentwicklung der Angleichung von Pkw inkl. Geländewagen/SUV zu einer einheitlichen Gruppe, die im alltäglichen Leben und in der Vermietung kaum zu trennen ist, wurden die Marktpreise für Pkw und Geländewagen in eine Kategorie für Pkw zusammengefasst.
- Die Verfügbarkeit und die Marktpreise von Elektrofahrzeugen wurden ausführlich untersucht. Die Ergebnisse sind in Kapitel 6 beschrieben.
- 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 9 analysiert die Marktpreisschwankungen und den Einfluss der Mietdauer auf den durchschnittlichen Tagespreis.
- Kapitel 10.1 stellt den Preisverlauf im Erhebungszeitraum dar.

Die Erhebung in der 17. Ausgabe 2024 enthält ebenfalls eine Analyse der Marktentwicklung im Vergleich zum Vorjahr sowie ausführliche Analysen der Marktpreisentwicklung 2020 bis 2024. Als durchschnittlicher Marktpreis für ein Fahrzeug nach Schwacke Klasse 7 wurden ca. 164 Euro für einen Tag und ca. 366 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.mietwagenspiegel.iao.fraunhofer.de abrufbar.

Inhalt

Fraunhofer »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2024« in Kürze	3
Tabellenverzeichnis	8
Abbildungsverzeichnis	10
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
3.3 Geländewagen und Pkw im Mietwagenmarkt	37
3.3.1 Marktbeobachtungen des Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland zu Geländewagen	37
3.3.2 Abgrenzung von Geländewagen und Pkw	39
3.3.3 Zukünftige Einstufung von Geländewagen im Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland	40
3.4 Abnehmende Verbreitung der ACRISS-Klassifikation in der Vermietung	41
3.5 Verfügbarkeit von Fahrzeugen der Schwacke-Klasse 3	42
4 Marktpreise für Personenkraftwagen (Pkw) in der Vermietung – Fraunhofer-Erhebung (Internet)	44
4.1 Erläuterung der Tabellen	44
4.2 Marktpreis-Tabelle Pkw, bundesweit – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach Schwacke-Klassen	47
4.3 Marktpreis-Tabelle Pkw, einstelliger PLZ-Bereich – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach Schwacke-Klassen	48

4.4	Marktpreis-Tabelle Pkw, bundesweit – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach ACRISS-Klassen	51
4.5	Marktpreis-Tabelle Pkw, einstelliger PLZ-Bereich – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach ACRISS-Klassen	52
5	Marktpreise für Kleinbusse in der Vermietung – Fraunhofer-Erhebung (Internet)	56
5.1	Erläuterung der Tabellen	56
5.2	Marktpreis-Tabelle Kleinbusse, bundesweit – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach Anzahl Sitzplätzen	57
5.3	Marktpreis-Tabelle Kleinbusse, einstelliger Postleitzahlbereich – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach Anzahl Sitzplätzen	58
6	Marktanalyse zu Verfügbarkeit und Marktpreisen von Elektrofahrzeugen in der Vermietung – Fraunhofer-Erhebung (Internet)	60
6.1	Methodik der Datenaufnahme und Auswertung	60
6.2	Analyse zur Verfügbarkeit von Elektrofahrzeugen in der Vermietung	60
6.3	Klassifikation und Vergleichbarkeit der Preise von Elektrofahrzeugen auf Basis der Schwacke-Klassifikationssystematik	63
6.4	Marktpreis-Tabelle Elektro-Pkw, bundesweit – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach Schwacke-Klassen	64
6.5	Vergleich der Marktpreise von Elektro-Pkw und Verbrenner-Pkw	66
7	Marktpreise für Personenkraftwagen (Pkw) in der Vermietung – Fraunhofer-Erhebung (Telefon)	68
7.1	Erläuterung der Tabellen	68
7.2	Marktpreis-Tabelle Pkw, bundesweit – Fraunhofer-Erhebung (Telefon), gruppiert nach Schwacke-Klassen	69
8	Vergleich der Ergebnisse nach Erhebungsart und Anbietergruppen	70
8.1	Vergleich der Marktpreise der Telefonerhebung mit den Marktpreisen der Interneterhebung	70
8.2	Vergleich der Marktpreise der Telefonerhebung nach Anbietergruppen	72
8.3	Vergleich der Marktpreise der Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit nach Erhebungsart	73
9	Analyse der Preisschwankungen und Einflussfaktoren	75
9.1	Preisschwankungen zwischen Postleitzahlbereichen	75
9.2	Preisschwankung um den Mittelwert (Standardabweichung)	76

9.3	Verteilung der ermittelten Preisangaben um den Mittelwert	78
9.4	Einfluss der Mietdauer auf den durchschnittlichen Tagespreis	82
10	Analyse der kurzfristigen Entwicklung der Marktpreise	84
10.1	Entwicklung der Marktpreise (Internet) im Verlauf des Erhebungszeitraums	84
10.2	Entwicklung der Marktpreise (Internet) im Vergleich zum Vorjahr	85
10.3	Entwicklung der Marktpreise (Telefon) im Vergleich zum Vorjahr	87
10.4	Entwicklung der Marktpreise (Telefon) im Vergleich zum Vorjahr nach Anbietergruppen	88
11	Analyse der mittelfristigen Entwicklung der Marktpreise 2020 bis 2024	90
11.1	Entwicklung der Marktpreise (Internet) der Schwacke-Klassen 4, 6 und 8	90
11.2	Entwicklung der Marktpreise (Internet) der ACRISS-Klassen M, C und I	92
11.3	Entwicklung der Marktpreise (Telefon) der Schwacke-Klassen 4, 6 und 8	93
11.4	Entwicklung der Marktpreise (Internet), gruppiert nach Schwacke-Klassen für die Jahre 2020, 2022 und 2024	94
11.5	Entwicklung der Marktpreise (Internet), gruppiert nach ACRISS-Klassen für die Jahre 2020, 2022 und 2024	95
11.6	Entwicklung der Marktpreise (Telefon), gruppiert nach Schwacke-Klassen für die Jahre 2020, 2022 und 2024	96
12	Zusammenfassung und Ausblick	97
13	Glossar und Abkürzungsverzeichnis	99
14	Literaturverzeichnis	100
Anhang A	Eingruppierung von Fahrzeugen nach ACRISS	102
Anhang B1	Marktpreis-Tabelle Pkw, zweistelliger PLZ-Bereich – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach Schwacke-Klassen	103
Anhang B2	Marktpreis-Tabelle Pkw, 20 größte deutsche Städte – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach Schwacke-Klassen	123
Anhang B3	Marktpreis-Tabelle Pkw, zweistelliger PLZ-Bereich – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach ACRISS-Klassen	128
Anhang B4	Marktpreis-Tabelle Pkw, 20 größte deutsche Städte – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach ACRISS-Klassen	153
Anhang C	Informationen zu Fraunhofer IAO	159

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Anzahl 2017 produzierter Fahrzeugausführungen Opel Astra in bestimmter Schwacke-Klasse	33
Tabelle 2	Vergleich der Marktpreise von Pkw und Geländewagen	40
Tabelle 3	Ranking der 20 größten Städte Deutschlands nach Einwohnerzahlen, Stand 31.12.2023	46
Tabelle 4	Marktpreise Pkw, bundesweit – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach Schwacke-Klassen	47
Tabelle 5	Marktpreis Pkw, einstelliger PLZ-Bereich – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach Schwacke-Klassen	48
Tabelle 6	Marktpreise Pkw, bundesweit – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach ACRISS-Klassen	51
Tabelle 7	Marktpreise Pkw, einstelliger PLZ-Bereich – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach ACRISS-Klassen	52
Tabelle 8	Marktpreise Kleinbusse, bundesweit – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach Anzahl Sitzplätzen	57
Tabelle 9	Marktpreise Kleinbusse, einstelliger Postleitzahlbereich – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach Anzahl Sitzplätzen	58
Tabelle 10	Internetenerhebung: Anzahl Nennungen – Elektrofahrzeuge, Verbrenner und Kleinbusse im Vergleich	61
Tabelle 11	Schwacke-Klassen beispielhafter vergleichbarer Elektrofahrzeuge und Verbrenner	63
Tabelle 12	Marktpreise Elektro-Pkw, bundesweit – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach Schwacke-Klassen	65
Tabelle 13	Vergleich der Marktpreise von Elektrofahrzeugen und Verbrennern der gleichen Schwacke-Klasse	66
Tabelle 14	Vergleich der Marktpreise von Elektrofahrzeugen und Verbrennern mit vergleichbarer Ausstattung	66
Tabelle 15	Marktpreise Pkw, bundesweit – Fraunhofer-Erhebung (Telefon), gruppiert nach Schwacke-Klassen	69

Tabelle 16	Vergleich zwischen Marktpreisen der Telefonerhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit	70
Tabelle 17	Telefonerhebung: Vergleich der Marktpreise von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	72
Tabelle 18	Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit: Vergleich der Marktpreise in Abhängigkeit von der Erhebungsart	74
Tabelle 19	Verteilung der Angebotspreise der Interneterhebung um den Mittelwert, Pkw – bundesweit	79
Tabelle 20	Durchschnittlicher Tagespreis in Abhängigkeit von der Mietdauer	83
Tabelle 21	Interneterhebung: Vergleich zwischen 2024 und 2023, Pkw – bundesweit	86
Tabelle 22	Telefonerhebung: Vergleich zwischen 2024 und 2023, Pkw – bundesweit	87
Tabelle 23	Telefonerhebung: Vergleich zwischen 2024 und 2023 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	89
Tabelle 24	Bedeutung der ersten Stelle des SIPP-Codes und Eingruppierung von Beispielfahrzeugen nach ACRISS-Klassifikation im Rahmen der Preisermittlung	102
Tabelle 25	Marktpreise Pkw, zweistelliger PLZ-Bereich – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach Schwacke-Klassen	103
Tabelle 26	Marktpreise Pkw, 20 größte deutsche Städte – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach Schwacke-Klassen	123
Tabelle 27	Marktpreise Pkw, zweistelliger PLZ-Bereich – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach ACRISS-Klassen	128
Tabelle 28	Marktpreise Pkw, 20 größte deutsche Städte – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach ACRISS-Klassen	153

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, bundesweit, gruppiert nach Schwacke-Klassen	28
Abbildung 4	Internetenerhebung: Anzahl der ermittelten Werte, bundesweit, gruppiert nach ACRISS-Klassen	28
Abbildung 5	Telefonenerhebung: Anzahl der Anmietstationen, einstelliger PLZ-Bereich	30
Abbildung 6	Telefonenerhebung: Anzahl der ermittelten Werte, bundesweit, gruppiert nach Schwacke-Klassen	31
Abbildung 7	Entwicklung der Mietpreise von Geländewagen in der Vermietung	38
Abbildung 8	Vergleich der Marktpreise von Pkw und Geländewagen	41
Abbildung 9	Erläuterung der Ergebnistabellen für die Internetenerhebung (Tabellenausschnitt aus Kapitel 4.3)	45
Abbildung 10	Marktpreise Pkw, bundesweit – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach Schacke-Klassen	47
Abbildung 11	Marktpreise Pkw, bundesweit – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach ACRISS-Klassen	51
Abbildung 12	Marktpreise Kleinbusse, bundesweit – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach Anzahl Sitzplätzen	57
Abbildung 13	Internetenerhebung: Anzahl Anmietstationen, einstelliger PLZ-Bereich – Elektrofahrzeuge, Verbrenner und Kleinbusse im Vergleich	61
Abbildung 14	Internetenerhebung: Anzahl Nennungen, bundesweit, gruppiert nach Schwacke-Klassen – Elektrofahrzeuge und Verbrenner im Vergleich	62
Abbildung 15	Marktpreise Elektro-Pkw, bundesweit – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach Schwacke-Klassen	65
Abbildung 16	Prozentuale Abweichung der erhobenen Marktpreise von Elektrofahrzeugen und Verbrennern	67

Abbildung 17	Marktpreise Pkw, bundesweit – Fraunhofer-Erhebung (Telefon), gruppiert nach Schwacke-Klassen	69
Abbildung 18	Vergleich Marktpreise der Telefonerhebung und der Interneterhebung – bundesweit	71
Abbildung 19	Prozentuale Abweichung zwischen Telefonerhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit	71
Abbildung 20	Telefonerhebung: Prozentuale Abweichung der Marktpreise von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	73
Abbildung 21	Vergleich Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit nach Erhebungsart	74
Abbildung 22	Beispiel – Mittelwert \pm Standardabweichung für Fahrzeuge der Klasse 7, Anmietdauer 3 Tage, Interneterhebung – Pkw, zweistellige PLZ-Bereiche	75
Abbildung 23	Durchschnittliche Standardabweichung nach Mietwagenklasse und Mietdauer – absolut	77
Abbildung 24	Durchschnittliche Standardabweichung nach Mietwagenklasse und Mietdauer – prozentual	77
Abbildung 25	Verteilung der Angebotspreise der Interneterhebung um den Mittelwert – Mietdauer 1 Tag	80
Abbildung 26	Verteilung der Angebotspreise der Interneterhebung um den Mittelwert – Mietdauer 3 Tage	80
Abbildung 27	Verteilung der Angebotspreise der Interneterhebung um den Mittelwert – Mietdauer 5 Tage	81
Abbildung 28	Durchschnittliche Abweichung der Interneterhebung vom Mittelwert – Mietdauer 7 Tage	81
Abbildung 29	Durchschnittlicher Tagespreis in Abhängigkeit der Mietdauer	83
Abbildung 30	Prozentuale Abweichung des gleitenden Durchschnitts der Mietpreise vom jeweiligen Gesamt-Mittelwert, Pkw – Internet	84
Abbildung 31	Interneterhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2024 und 2023, Pkw – bundesweit	86
Abbildung 32	Telefonerhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2024 und 2023, Pkw – bundesweit	88

Abbildung 33	Telefonerhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2024 und 2023 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	89
Abbildung 34	Durchschnittliche Abweichung der Marktpreise von 2020 bis 2024 für Schwacke-Klasse 4 in Bezug auf den Marktpreis 2020, Pkw – bundesweit, Internet	91
Abbildung 35	Durchschnittliche Abweichung der Marktpreise von 2020 bis 2024 für Schwacke-Klasse 6 in Bezug auf den Marktpreis 2020, Pkw – bundesweit, Internet	91
Abbildung 36	Durchschnittliche Abweichung der Marktpreise von 2020 bis 2024 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Marktpreis 2020, Pkw – bundesweit, Internet	91
Abbildung 37	Durchschnittliche Abweichung der Marktpreise von 2020 bis 2024 für ACRISS-Klasse M in Bezug auf den Marktpreis 2020, Pkw – bundesweit, Internet	92
Abbildung 38	Durchschnittliche Abweichung der Marktpreise von 2020 bis 2024 für ACRISS-Klasse C in Bezug auf den Marktpreis 2020, Pkw – bundesweit, Internet	92
Abbildung 39	Durchschnittliche Abweichung der Marktpreise von 2020 bis 2024 für ACRISS-Klasse I in Bezug auf den Marktpreis 2020, Pkw – bundesweit, Internet	92
Abbildung 40	Durchschnittliche Abweichung der Marktpreise von 2020 bis 2024 für Schwacke-Klasse 4 in Bezug auf den Marktpreis 2020, Pkw – bundesweit, Telefon	93
Abbildung 41	Durchschnittliche Abweichung der Marktpreise von 2020 bis 2024 für Schwacke-Klasse 6 in Bezug auf den Marktpreis 2020, Pkw – bundesweit, Telefon	93
Abbildung 42	Durchschnittliche Abweichung der Marktpreise von 2020 bis 2024 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Marktpreis 2020, Pkw – bundesweit, Telefon	93
Abbildung 43	Marktpreise für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 4 bis 10 für 2020, 2022 und 2024, Pkw – bundesweit, Internet	94

Abbildung 44	Marktpreise für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 4 bis 10 für 2020, 2022 und 2024, Pkw – bundesweit, Internet	94
Abbildung 45	Marktpreise für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 4 bis 10 für 2020, 2022 und 2024, Pkw – bundesweit, Internet	94
Abbildung 46	Marktpreise für 1 Tag Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2020, 2022 und 2024, Pkw – bundesweit, Internet	95
Abbildung 47	Marktpreise für 3 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2020, 2022 und 2024, Pkw – bundesweit, Internet	95
Abbildung 48	Marktpreise für 7 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2020, 2022 und 2024, Pkw – bundesweit, Internet	95
Abbildung 49	Marktpreise für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 4 bis 10 für 2020, 2022 und 2024, Pkw – bundesweit, Telefon	96
Abbildung 50	Marktpreise für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 4 bis 10 für 2020, 2022 und 2024, Pkw – bundesweit, Telefon	96
Abbildung 51	Marktpreise für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 4 bis 10 für 2020, 2022 und 2024, Pkw – bundesweit, Telefon	96

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 Marktpreispegel für Mietwagen dient. Ziel war es, dass die Methodik den realen Marktpreis wiedergibt. Die ermittelten Marktpreise 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 Marktpreise 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 Fraunhofer-Methodik bildete die Grundlage für eine deutschlandweite Erhebung von Marktpreisdaten über Telefon und Internet, die das Fraunhofer IAO für Buchungen vom 4. Januar bis 23. Dezember 2024 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 Marktpreise von Internetanbietern, telefonisch ermittelte Marktpreise von Anbietern, die keine verbindlich buchbaren Angebote im Internet aufweisen, sowie Internetmarktpreise für im Internet verbindlich buchbare Fahrzeuge. Ermittelt wurden per Internet insgesamt 749 721 Einzelpreise von 1 097 Anmietstationen und per Telefon 5 940 Einzelpreise von 1 965 Anmietstationen.

Auf Basis dieser Daten wurden umfassende Auswertungen durchgeführt. Die Ergebnisse sind in dieser Studie in Tabellenform detailliert ausgewiesen und werden zur besseren Übersichtlichkeit durch Grafiken ergänzt. Die Kapitel 4 bis 6 zeigen die ermittelten Marktpreise – getrennt für die Erhebung über das Internet (Personenkraftwagen und Geländewagen (gemeinsam als Pkw bezeichnet) und Kleinbusse) und für die Telefonerhebung (Pkw). 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 Marktpreise zwischen verschiedenen Fahrzeugklassen? Wie stark weichen die Angebote durchschnittlich vom ermittelten Mittelwert ab? Wie beeinflusst die Mietdauer den durchschnittlichen Tagespreis? Zu welchen Marktpreisen 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 2024], im Unfallersatzgeschäft ist dagegen die Einteilung nach der Klassifikation von Schwacke [Schwacke 2017A] üblich.¹ Im Rahmen dieser Erhebung wurden die Ergebnisse auf Basis der Schwacke-Klassifikation ermittelt und zusätzlich wurde eine Auswertung auf Basis der ACRISS-Klassifikation durchgeführt. Die ACRISS-Klassifikation wurde speziell für den elektronisch gestützten Vertrieb im Mietwagenmarkt entwickelt, auch für den Bereich der Touristik, und wird häufig von Mietwagenanbietern als Beschreibungselement des Angebotes dem Kunden kommuniziert. Allerdings findet die ACRISS-Klassifikation, wie in Kapitel 3.4 beschrieben, im Rahmen der Vermietung aktuell immer weniger Anwendung.

Die Analyse und Interpretation der ermittelten Daten in Kapitel 8 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 8 vergleicht die beiden Erhebungen detailliert.

Die Einordnung der Ergebnisse im Vergleich zum Vorjahr und zu anderen Erhebungen ist in Kapitel 9.1 dargestellt.

Kapitel 10.4 widmet sich einer ausführlichen Analyse zur Marktpreisentwicklung in den letzten fünf Jahren (2020 bis 2024).

Das Fraunhofer IAO stellt mit dieser Studie einen aktuellen und neutralen Überblick zu Mietwagenpreisen in Deutschland zur Verfügung. Auf Basis der eingesetzten Methodik konnten detaillierte Ergebnisse ermittelt werden. Durch zusätzliche Auswertungen erhält der Leser Detailinformationen zum Mietwagenmarkt. Für Fragen und Anregungen steht der Herausgeber gerne zur Verfügung.

¹ Seit 2018 vertreibt Schwacke die Daten zur Klassifikation nicht mehr als Buch, sondern ausschließlich digital. Damit ist die hier zitierte Version die letzte öffentlich verfügbare Beschreibung der Klassifikation und wird daher hier als Quelle genannt.

2 Methodik

2.1 Anforderungen an Methodik und Studie

Ziel bei der Entwicklung der Erhebungsmethodik war es, die Mietwagenpreise auf eine Art und Weise zu ermitteln, die den realen Marktbedingungen bei der Anmietung von Fahrzeugen durch Privatkunden 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 Internetangebo-

ten 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. Eine detaillierte Darstellung der Schwankung der Angebotspreise um den Mittelwert findet sich in den Kapiteln 9.2 und 9.3.

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 Son-

dereffekten 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 3 298 Anmietstationen in die Befragung einbezogen. Im Rahmen der telefonischen Datenerhebung wurden alle diese Adressdaten genutzt und dabei nochmals aktualisiert.

Anonymität

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

Buchungsmedien

Genauere Zahlen über die Nutzung der verschiedenen Medien (Telefon, Fax, Online-Portal im Internet, E-Mail oder persönlich vor Ort) für die Mietwagenbuchungen von Privatkunden konnten

nicht ermittelt werden. Führt ein Mietwageninteressent einen kurzen Preisvergleich oder eine Preisabfrage durch, so erfolgt dies typischerweise über Telefon oder Internet – evtl. ergänzt durch eine schriftliche Buchung per Fax oder E-Mail, sofern dies zusätzlich erforderlich ist und nicht bereits über das Online-Portal gebucht wurde. Aus diesen Gründen wurde für die Erhebung die typische Situation zugrunde gelegt, dass ein Mietwagen entweder per Telefon 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 erforderlich ist, um eine exakte Klasseneinteilung vornehmen zu können. Das heißt, es wird von einer Genauigkeit ausgegangen, die in der Regulierungspraxis häufig nicht erreicht

werden kann, jedoch zu einem erheblichen Bearbeitungsaufwand führt. Dies wird am Ende dieses Kapitels näher erläutert. Eine mögliche Alternative stellt das ACRISS-Klassifikationssystem dar, welches in der Mietwagenbranche stärker verbreitet ist.

Neben der Klassifikation der Fahrzeuge werden die Ergebnisse auch regional gruppiert. 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 4. Januar bis 23. Dezember 2024 erhoben. Die Studie spiegelt die Marktpreise aus diesem Zeitraum wider. Mietwagenpreise werden von den Anbietern von Zeit zu Zeit an die Marktentwicklungen angepasst. Um aktuelle Marktpreise bereitstellen zu können, wird die hier vorliegende Studie in regelmäßigen Abständen auf Basis der jeweils aktuellen Daten wiederholt. Zusätzlich stellt Kapitel 10.1 den Preisverlauf im Erhebungszeitraum dar, so dass Schwankungen in diesem Zeitraum berücksichtigt werden können.

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-

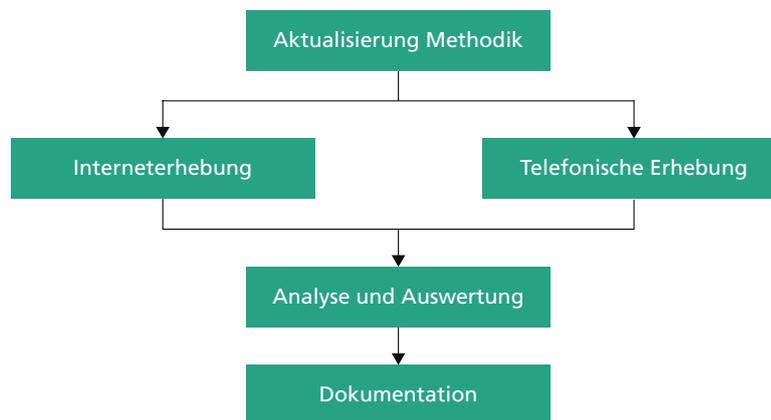


Abbildung 1: Vorgehen bei der Studiererstellung

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. 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 Marktpreise untersucht. Zudem wurde seit 2019 auf eine Auswertung nach Anmietzeitpunkt verzichtet, da der Einfluss des Anmietzeitpunkts auf die Marktpreise in allen vorhergehenden Jahren gering war. 2020 wurde eine Betrachtung des Preisverlaufs über den Erhebungszeitraum ergänzt. 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 Mietpreis analysieren. Hierbei wurde auch untersucht, wie die Mietdauer die durchschnittlichen Tagespreise beeinflusst. Auch die Auswirkung der Mietdauer auf die durchschnittlichen Tagespreise wurden separat untersucht und analysiert, wie sich die durchschnittlichen Tagespreise bei einer Langzeitmiete von vier Wochen ändern. Weiterhin wurde 2023 eine Marktanalyse zu Verfügbarkeit und Marktpreisen von Elektrofahrzeugen durchgeführt. 2024 wurde Pkw und Geländewagen auf

Grund der kontinuierlichen Angleichung der beiden Segmente zu einer einheitlichen Mietwagenkategorie zusammengefasst.

Interneterhebung und Telefonerhebung

Die Methodik diente als Grundlage für die anonymen, deutschlandweiten Erhebungen über Telefon und Internet, die von Januar bis Dezember 2024 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 749 721 Einzelwerte der Erhebung über das Internet sowie 5 940 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

Anmietzenario

Für die Durchführung der anonymen Telefonerhebung wurden verschiedene realitätsnahe Anmietzenarien 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 Anmietzenarien 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 Marktpreise 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 Marktpreis hat.

Postleitzahlbereiche

Eine Dimension der Marktpreistabellen 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 und zweistelligen Postleitzahlbereichen (alle Postleitzahlen, die mit derselben Ziffer bzw. denselben beiden Ziffern beginnen) vorgenommen. Zudem erfolgte eine Auswertung für die 20 größten Städte Deutschlands.

Preiskriterien und -angaben

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

Diese umfassen:

- Anmietung und Rückgabe zu regulären Öffnungszeiten (9:00 bis 12:00 und 13:30 bis 16:00 Uhr);
- Vermeidung von Sondereffekten an Wochenenden (s. o.);
- Keine Erhebung von Sondertarifen (z. B. für Messe), Sonderangeboten und Rabatten (z. B. Firmenrabatt, Automobilclub-Mitglieder-rabatt, Rabatt für Bahncard-Inhaber etc.);
- Vermeidung von Aufschlägen und Zuschlägen (z. B. Navigationssystem oder zusätzliche Fahrer:innen) – sofern extra ausgewiesen und nicht bereits im Preis enthalten;
- Haftungsreduzierung bzw. Haftungsbeschränkung der ersten Preisstufe mit typischer Selbstbeteiligung (meist zwischen 950 und 1 900 Euro);
- Mindestens 150 Inklusiv-Kilometer pro Tag;
- Berücksichtigung von, zum Zeitpunkt der Erhebung, verbindlich buchbaren Tarifen.

Eine Gewichtung der Stationen und Anbieter bei der Marktpreisermittlung 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 Internetmarktpreisen 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, Budget, Enterprise, Europcar, Hertz und Sixt.

Nach einer ersten Qualitätssicherung konnte ein Datenpool von insgesamt 3 298 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, Limou-

sinen, 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, Budget, Enterprise, Europcar, Hertz und Sixt. Zusammen wiesen diese sechs Anbieter über den Erhebungszeitraum ein Netz von bundesweit 1 097 Anmietstationen auf (ohne Flughafen- und Sonderstationen).

Im Zuge der Durchführung der Interneterhebung wurde bei den erfassten 1 097 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 (165), Budget (196), Enterprise (182), Europcar (188), Hertz (77) sowie Sixt (289).

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 Anmietenszenarios aufgenommen werden. Gleichzeitig sollte bei der Erhebung ermittelt werden, ob eine Station noch am Markt tätig ist, die Adressdaten noch aktuell sind und es sich nicht ausschließlich um einen Vermieter von speziellen Fahrzeugen (Limousinenservice, Luxusautos, Lkw etc.) handelt.

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

Um weitere Auswertungen zu ermöglichen, insbesondere die Frage zu beantworten, ob es Unterschiede bei den telefonischen Preisangaben zwischen den Anbietern mit verbindlicher Internetbuchungsmöglichkeit und den sonstigen Anbietern gibt, wurden die telefonisch

ermittelten Marktpreise 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 Anmietenszenarien 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 Anmietenszenario angesetzt (s. o.). Alle über das Internet abgefragten Preise waren inklusive mindestens 150 Kilometer und Haftungsreduzierung (mit typischer Selbstbeteiligung von meist 950 bis 1 900 Euro).

Die Durchführung der Interneterhebung erfolgte für Buchungen im Zeitraum 4. Januar bis

23. Dezember 2024. Jede Anmietstation wurde in diesem Zeitraum mehrmals mit allen jeweils verfügbaren Fahrzeugen abgefragt. Insgesamt wurden im Rahmen der Interneterhebung 749 721 Einzelpreise von 1 097 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 in die Auswertung ein. Zunehmend werden auch Elektro- oder Hybrid-Fahrzeuge angeboten, Kapitel 6 analysiert die Verfügbarkeit und die Marktpreise von Elektro- und Hybrid-Fahrzeugen

detailliert. Letztendlich wurden in der Analyse insgesamt 749 721 Daten verarbeitet, unterteilt in 665 635 Preisangaben für Pkw, 43 776 für Kleinbusse und 40 310 für Elektro-Pkw.

Die Abbildung 2 zeigt die Verteilung der Anmietstationen auf die einstelligen Postleitzahlbereiche für Pkw und Kleinbusse. 2024 waren auch Kleinbusse an den meisten Stationen, zumindest zeitweise, verfügbar..

Abbildung 3 und Abbildung 4 zeigen die Verteilung der einzelnen Fahrzeugklassen (bundesweit) nach Schwacke- und ACRISS-Klassifikation für Pkw. In Abbildung 3 wird ersichtlich, dass Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 1 und 2 weiterhin

Anzahl Stationen

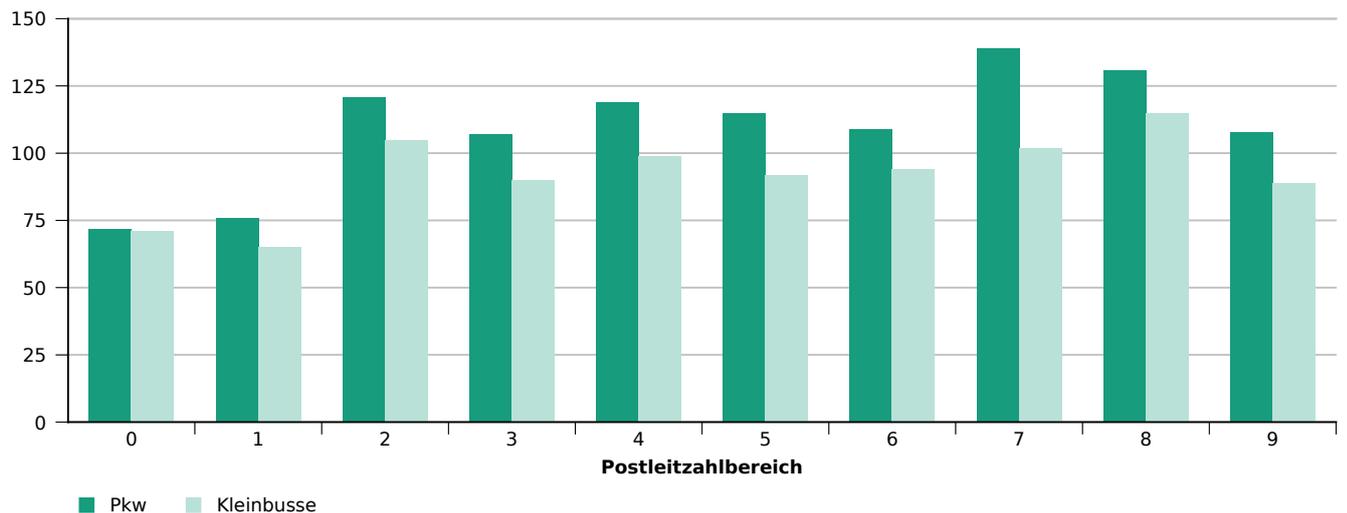


Abbildung 2: Interneterhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlbereichen

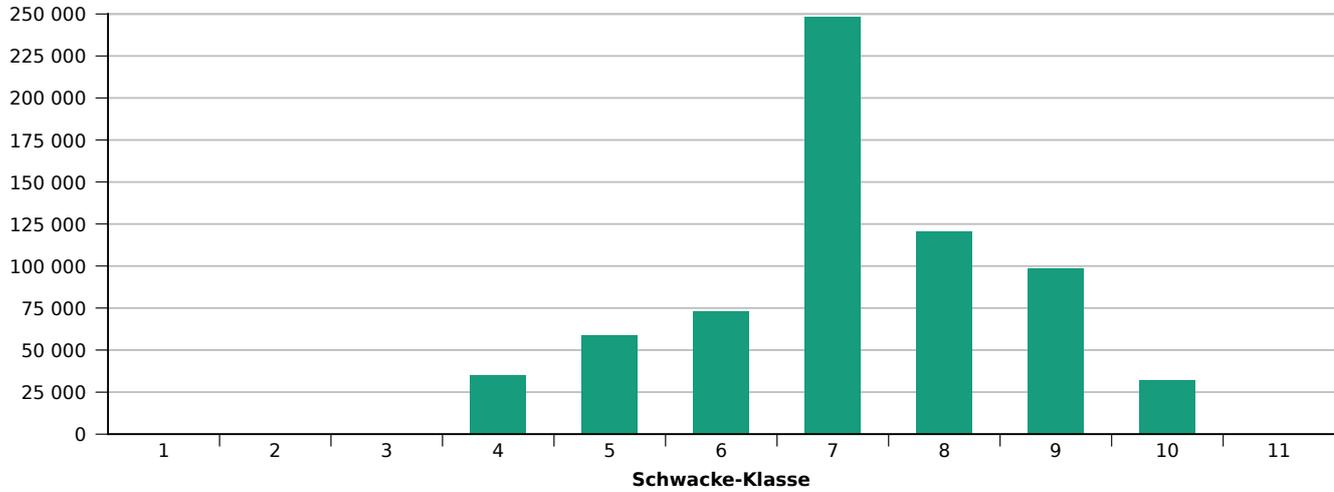
Anzahl Nennungen

Abbildung 3: Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte, bundesweit, gruppiert nach Schwacke-Klassen

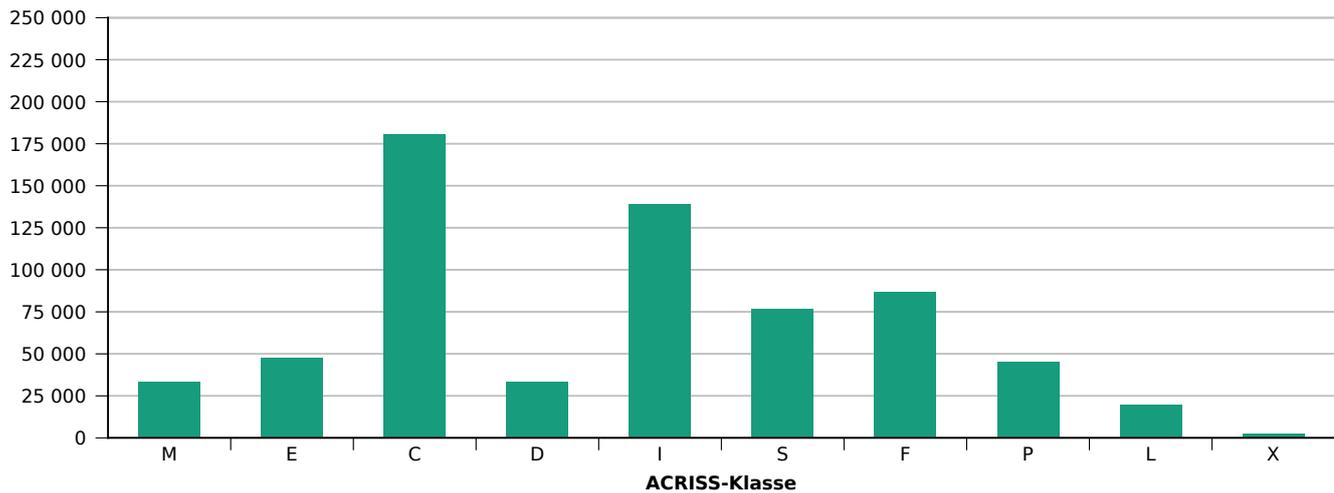
Anzahl Nennungen

Abbildung 4: Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte, bundesweit, gruppiert nach ACRISS-Klassen

nicht am Markt verfügbar waren. Auch Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 3 sind üblicherweise nicht mehr in der Vermietung.² Für Fahrzeuge der Schwacke Klasse 11 konnten seit 2023 keine verbindlich buchbaren Angebote in nennenswerter Menge ermittelt werden. Hier führen die Anbieter die Angebotsstrategie der letzten Jahre fort, Fahrzeuge der Klasse 11 nicht direkt verbindlich buchbar anzubieten. Diese Angebote werden entsprechend der Erhebungsmethodik (vgl. Kapitel 2) sowie zur Vergleichbarkeit der Marktpreise nicht einbezogen. Damit spiegeln die ausgewiesenen Zahlen die reale Verfügbarkeit der Fahrzeuge an den Stationen wider.

Vergleicht man die Grafik mit denen der letzten Jahre, dann zeigt diese auch, wie sich die Angebote immer mehr auf wenige Schwacke-Klassen konzentrieren: mehr als ein Drittel der erhobenen Angebote beziehen sich auf Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 7 und über 70 Prozent auf Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 7 bis 9. Insgesamt konzentrieren sich die Angebote effektiv auf nur noch sieben der elf Schwacke-Klassen. Die starke Konzentration auf wenige Klassen hängt auch mit der Klassifikationsmethodik von Schwacke zusammen, die den Mietwagenmarkt scheinbar nur noch bedingt widerspiegelt. Die Verteilung der Angebote, bezogen auf die ACRISS-Klassen, zeigt relativ viele Angebote in den Klassen C und I, in Summe aber eine deutlich breitere Verteilung der Angebote. Der Ansatz einer fachspezifischen Klassifikation scheint den Markt also besser abzudecken. Allerdings weisen, wie in

² Die Verfügbarkeit von Fahrzeugen der Schwacke-Klasse 3 wird in Kapitel 3.5 ausführlich beleuchtet.

Kapitel 3.4 beschrieben, immer weniger Mietwagenanbieter die ACRISS-Klassen der angebotenen Fahrzeuge aus. Teilweise ist die Verfügbarkeit der Fahrzeugklassen regional oder saisonal sehr unterschiedlich. Ausführlichere Daten sind im Tabellenteil des Buchs enthalten.

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

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

Es wurden die Kriterien für ein valides Anmiet-szenario (s. o.) angewendet. Alle abgefragten Preise enthielten mindestens 150 Inklusiv-Kilometer. Eine Haftungsreduzierung der ersten Preisstufe (mit typischer Selbstbeteiligung) war stets im abgefragten Preis enthalten.

Die Durchführung der Telefonerhebung erfolgte parallel zur Interneterhebung.

Insgesamt wurden im Rahmen der Telefonerhebung 5 940 Einzelpreise von 1 965 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. Die gleichmäßigere Verteilung der Angebote der telefonischen Erhebung hängt damit zusammen, dass insbesondere die Randklassen sehr häufig erfragt wurden, um die Verfügbarkeit dieser Klassen zu ermitteln. Ein besonderer Fokus wurde hier auf Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 3 gelegt, die allerdings, trotz mehr als 1 000 expliziten Anfragen zu Fahrzeugen dieser Klasse, nicht ausreichend angeboten wurden.

Anzahl Stationen

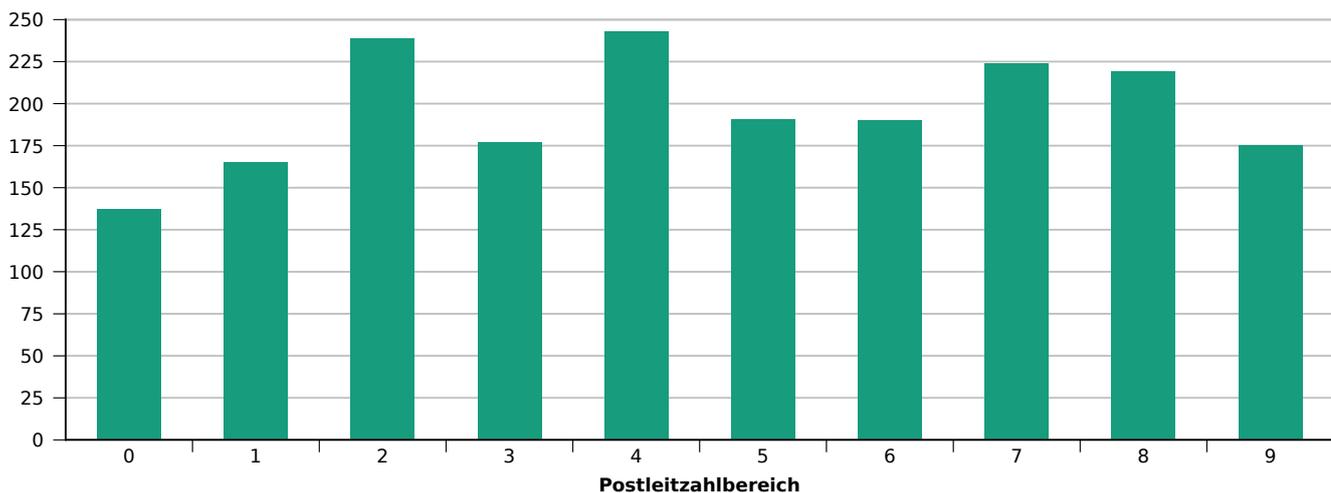


Abbildung 5: Telefonerhebung: Anzahl der Anmietstationen, einstelliger PLZ-Bereich

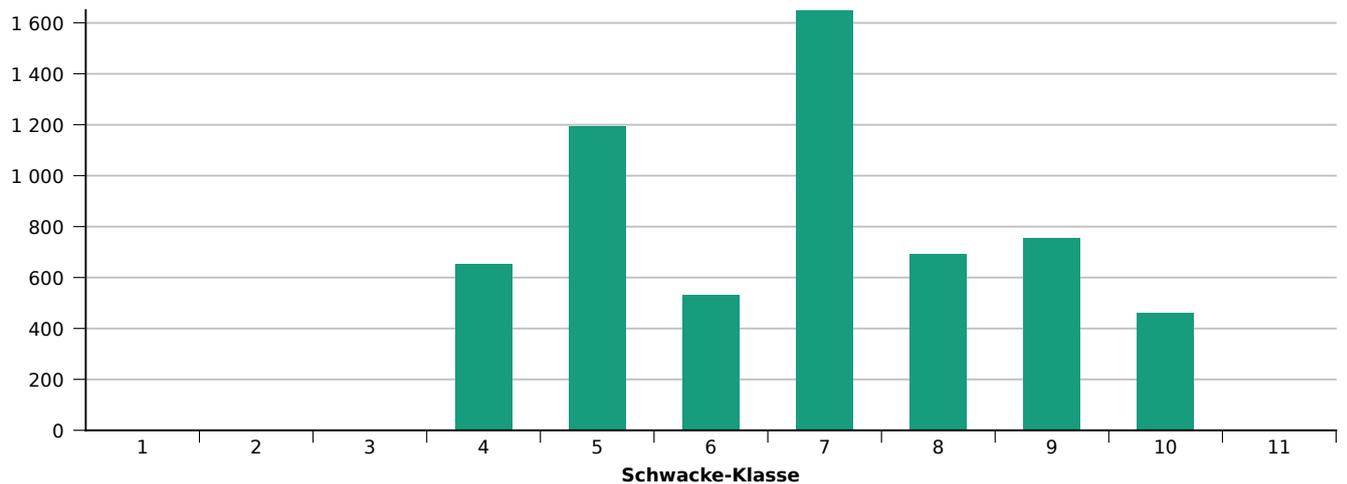
Anzahl Nennungen

Abbildung 6: Telefonerhebung: Anzahl der ermittelten Werte, bundesweit, gruppiert nach Schwache-Klassen

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 sechs 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 3 298 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 Prozent. 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 sechs großen Vermietern einerseits, sowie den kleinen und mittleren Vermietern andererseits, analysiert. Dabei hat sich gezeigt, dass die Marktpreise für den Mietzeitraum von einem Tag bei den Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit für fast alle Fahrzeugklassen im Schnitt ca. 20 Prozent höher liegen als bei den kleinen und mittleren Anbietern. Für die Mietdauer von drei Tagen sind kaum Unterschiede festzustellen. Für längeren Mietzeiträume hingegen liegen die Marktpreise bei den großen Anbietern durchschnittlich meist zwischen 5 bis 20 Prozent niedriger. In Kapitel 8 »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 insbesondere in der ersten Jahreshälfte 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 Marktpreispegel eine Aufteilung der Fahrzeugklassen nach Schwacke und ACRISS vorgenommen.

Beim Klassifizierungsvorgang muss für ein bestimmtes Fahrzeug die dazugehörige Fahrzeugklasse ermittelt werden. Zur Ermittlung der Klasse sind Detaildaten zum Fahrzeug erforderlich. Die Ermittlung ist seit 2018 über das Online-Portal von Schwacke möglich. Die Printversion der Schwacke-Liste [Schwacke 2017A] wurde eingestellt.

Die folgende Tabelle zeigt an Daten aus [Schwacke 2017A], dass beispielsweise ein Opel Astra Fließheck je nach Ausführung in verschiedenen Klassen eingeordnet wird. So ist 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 abgefragt, so müsste der Mietwagenanbieter für

seine Auskunft zunächst auf Basis der digitalen Lösung von Schwacke seine Fahrzeuge klassifizieren.

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

Für Fahrzeugbuchungen in der Mietwagenbranche wird hingegen teilweise die Klassifikation von ACRISS eingesetzt, die aus vier Buchstaben besteht [ACRISS 2024]. 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.

Wie Kapitel 3.4 ausführlich beschreibt, war bereits in den letzten Jahren zu beobachten, dass immer weniger Mietwagenanbieter die ACRISS-Codes sichtbar ausweisen. In der zweiten Jahreshälfte hat sich diese Tendenz deutlich verstärkt. Die Klassifikation der Fahrzeuge erfolgte hier basierend auf den im ersten Halbjahr angegebenen Klassen. Sofern die Anbieter die ACRISS-Codes in den kommenden Jahren nicht wieder ausweisen, erscheint die Gruppierung anhand

der ACRISS-Codes zukünftig nicht mehr zielführend.

Bei der Erfassung auf Internetbasis konnte bei drei von sechs Anbietern die beim Fahrzeug angegebene ACRISS-Klassifikation für die meisten Fahrzeuge direkt bzw. anhand der Daten des ersten Halbjahrs 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. Insbesondere zeigt sich aber, dass immer weniger Mietwagenanbieter ACRISS-Codes ausweisen.

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 fast alle Angebote eine Inklusiv-Kilometer-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 Marktpreisanalysen im Marktpreissspiegel Mietwagen Deutschland darstellt.
- Mietwagen der Schwacke-Klassen 1 bis 3 wurden während des Erhebungszeitraums von keinem der sechs Anbieter angeboten. Detailliert beleuchtet das Kapitel 3.5 die Verfügbarkeit von Fahrzeugen der Schwacke-Klasse 3.
- Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 11 wurden auch in diesem Jahr kaum noch zur verbindlichen Buchung angeboten. Die geringe Zahl an verbindlichen Angeboten reicht für eine statistisch relevante Auswertung nicht aus. Zusätzlich würde die Angabe der Werte eine Verfügbarkeit suggerieren, die am Markt nicht gegeben ist.
- Wie die Analyse des Preisverlaufs im Erhebungszeitraum in Kapitel 10.1 zeigt, schwanken die Mietpreise über den Erhebungszeitraum im Bereich +10 Prozent bis –15 Prozent im Vergleich zum Mittelwert.
- 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 werden das Angebot und die Marktpreise von Elektrofahrzeugen in Kapitel 6 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.
- Fahrzeuge der Klasse 3 wurden bei mehr als 1 000 expliziten Anfragen nur weniger als 50-mal angeboten. So dass davon ausgegangen werden muss, dass Fahrzeuge dieser Klasse üblicherweise nicht verfügbar sind. Detailliert beleuchtet Kapitel 3.5 die Verfügbarkeit von Fahrzeugen der Klasse 3.
- Auch 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 oder nur sehr kurzfristig, da die Fahrzeuge als Werkstatersatzfahrzeuge gebunden sind bzw. für die Kunden bereitgehalten werden.
- 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 teilweise auf die Online-Angebote, bieten am Telefon nur eingeschränkte Auswahlmöglichkeit z. B. bezüglich der Versicherungsoptionen oder vermieten 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 Buchbinder 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.
- Insgesamt werden verstärkt SUVs angeboten, besonders gilt dies im Kleinwagensegment, in dem einige Anbieter hauptsächlich SUVs anbieten.

3.3 Geländewagen und Pkw im Mietwagenmarkt

3.3.1 Marktbeobachtungen des Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland zu Geländewagen

Neben der Bereitstellung verlässlicher Marktpreise analysiert der Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland den deutschen Mietwagenmarkt wissenschaftlich neutral und zugleich umfassend. Die Beobachtung, Analyse und Darstellung relevanter Marktentwicklungen stellt dabei einen essenziellen Teil des Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland dar.

Im Rahmen dieser Marktbeobachtung wurden 2010 erstmals Geländewagen als separater, aufstrebender Teil des Mietwagenmarktes in die Erhebung aufgenommen: der Marktanteil von Geländewagen an den Neuzulassungen lag basie-

rend auf den Daten des KBA³ 2010 erstmals über 10 % und die Fahrzeuge waren in ausreichender Häufigkeit in der Vermietung vertreten, um statistisch relevante Aussagen treffen zu können.

Kongruent zur Ermittlung der Mietwagenklasse und entsprechend der in der Rechtsprechung üblichen Fahrzeugklassifikation erfolgte die Abgrenzung zwischen Pkw und Geländewagen im Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland entsprechend der Einstufung in der Klassifikationssystematik von Schwacke, die je nach Fahrzeughersteller Geländewagen separat ausweist.

Über die Jahre etablierten sich Geländewagen in Form von SUVs mehr und mehr im Massenmarkt und sind nicht mehr als Geländewagen im eigentlichen Sinne des Wortes anzusehen.⁴ Im Rahmen der Klassifikation von Schwacke erfolgt keine Abgrenzung zwischen SUV und Geländewagen. Daher wird im Weiteren zusammenfassend von Geländewagen gesprochen.

Die steigende Beliebtheit und Verbreitung der Fahrzeuge zeigt sich auch am Mietwagenmarkt. Zunehmend sind insbesondere im Kleinwagensegment Geländewagen wie z. B. der VW T-Roc oder BMW X1 in der Vermietung verbreitet und die Anbieter machen bezüglich der eigenen

3 Vgl. hierzu Information zu Neuzulassungen des KBA [KBA 2024].

4 [ADAC 2023a] geht detailliert auf eine fachliche Abgrenzung von Geländewagen und SUV insbesondere in Bezug auf die Geländetauglichkeit ein und beschreibt den Trend zu weniger Geländetauglichkeit der SUV und damit auch der Geländewagen im Sinne der Abgrenzung von Schwacke.

Gruppierung immer weniger Unterschiede zwischen Geländewagen und klassischen Pkw. Dies zeigt sich auch im Rahmen der telefonischen Erhebung, in der von Jahr zu Jahr verstärkt Geländewagen angeboten werden, auch wenn bei der Anfrage klassische Pkws als Beispielfahrzeuge genannt werden. Gerade in den letzten Jahren gilt dies verstärkt für das Kleinwagensegment, in dem die oben genannten Fahrzeuge mittlerweile sehr häufig angeboten werden.

Sowohl in Bezug auf die Fahrzeugmerkmale als auch in Bezug auf die Mietpreise waren Geländewagen 2010 in der Vermietung als separates Marktsegment anzusehen, das – im Vergleich zu klassischen Pkw – Unterschiede im Marktpreis,

in der Verfügbarkeit und in Bezug auf relevanten Fahrzeugmerkmale, wie Größe oder Geländetauglichkeit aufwies.

Abbildung 7 zeigt zu Anfang deutlich unterschiedliche Marktpreise von Geländewagen und Pkw. Bis 2018 waren Geländewagen im Schnitt deutlich teurer und wiesen zumeist deutlich zweistellige prozentuale Abweichungen auf. Seit 2019 hingegen lassen sich kaum noch Unterschiede im durchschnittlichen Marktpreis beobachten. Auch während und nach den Marktschwankungen durch die Corona-Pandemie, lassen sich keine nennenswerten Unterschiede zwischen den Marktpreisen von Pkw und Geländewagen mehr beobachten.

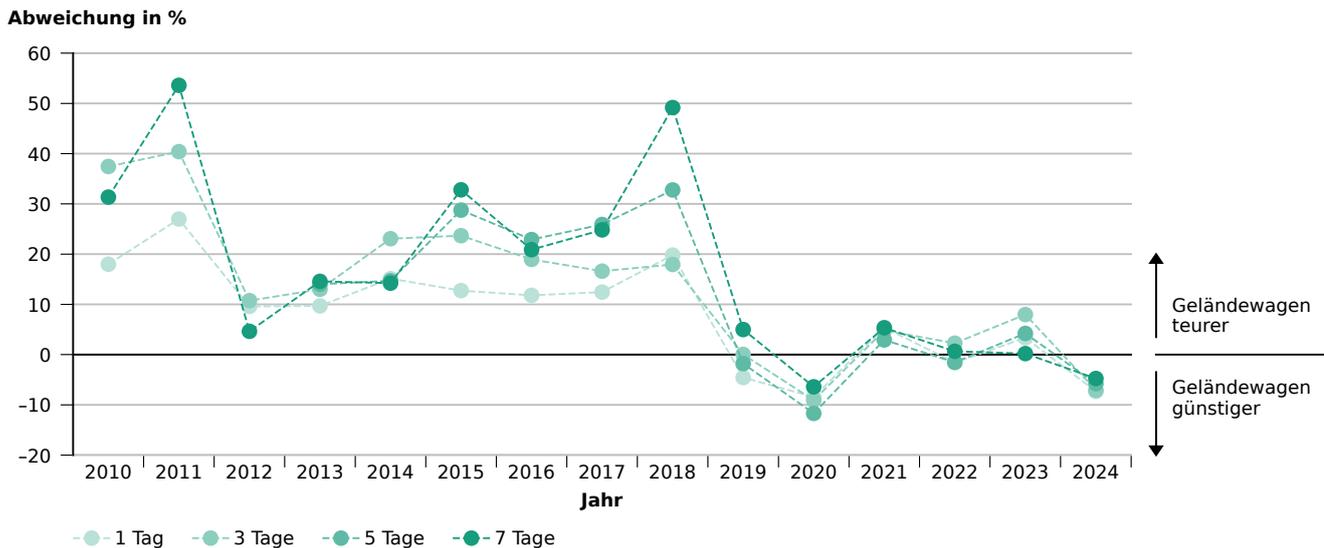


Abbildung 7: Entwicklung der Mietpreise von Geländewagen in der Vermietung

3.3.2 Abgrenzung von Geländewagen und Pkw

Die anfänglich klare Abgrenzbarkeit zwischen Pkw und Geländewagen anhand von Fahrzeugmerkmalen wie Größe und Geländetauglichkeit nimmt im Laufe der Jahre kontinuierlich ab:

- klassische Pkw werden immer größer⁵
- die Geländetauglichkeit von Geländewagen wird mit der Etablierung von SUVs geringer⁶
- im gleichen Zeitraum kommen nach und nach in allen Fahrzeugsegmenten von der Oberklasse über die Mittelklasse bis zu den Kleinwagen Geländewagen auf den Markt⁷
- diese Entwicklung umfasst auch Crossover-Modelle die explizit eine Mischung aus klassischem Pkw und Geländewagen darstellen.⁸

5 Vgl. [RND 2020] und [ZDF 2024] sowie [ADAC 2023a].

6 Der ADAC beschreibt eine Abgrenzung von SUVs und Geländewagen auf Basis der Geländetauglichkeit [ADAC 2023a].

7 Gerade die kleinen Modelle erfreuen sich hoher Beliebtheit, wie die Zulassungszahlen des KBA zeigen: Diese liegen bei den kleinen VW-Geländewagen T-Roc, T-Cross, Tiguan und Taigo zusammen doppelt so hoch, wie die des VW Golf. Auch die kleinen Geländewagen von BMW erfreuen sich einer großen Beliebtheit, so liegen die Zulassungszahlen des BMW X1 fast doppelt so hoch, wie die des 1er BMW. Angaben basierend auf Informationen des KBA zu den Monaten Januar bis November 2024 [KBA 2024].

8 Der ADAC erläutert den Begriff Crossover und die verschiedenen Größen von Geländewagen bzw. SUVs [ADAC 2023b].

Die Entwicklung hin zu kleinen Geländewagen wird im Folgenden am Beispiel von VW und BMW als stark am deutschen Markt vertretenen Herstellern dargestellt:⁹

- BMW bringt bereits im Jahr 2000 mit dem X5 einen Geländewagen in der oberen Mittelklasse auf den Markt. Es folgen 2004 der X3 in der Mittelklasse und 2009 der X1 in der unteren Mittelklasse. 2018 erscheint der X7 in der Oberklasse.
- Der erste Geländewagen von VW im Massenmarkt ist der Touareg in der oberen Mittelklasse, der 2002 auf den Markt kommt. 2007 folgt der Tiguan in der unteren Mittelklasse, 2017 der T-Roc ebenfalls in der unteren Mittelklasse und 2019 der Kleinwagen-Geländewagen T-Cross.

Eine vergleichbare Erweiterung des Geländewagen-Segments über die gesamte Produktpalette auf immer kleinere Fahrzeuge konnten wir bei den meisten Herstellern beobachten.¹⁰

9 Die beiden häufigsten Modelle T-Roc und Tiguan liegen mit 69 892 und 61 797 Neuzulassungen nicht weit von den 92 261 Neuzulassungen des VW Golf entfernt. Der BMW X1 wurde im Zeitraum gut 33 006 mal zugelassen, der 1er BMW nur 17 902 mal. Angaben basierend auf Informationen des KBA zu den Monaten Januar bis November 2024 [KBA 2024].

10 Detaillierte Informationen zu den verschiedenen Modellen und deren Baujahren stellt der ADAC frei zur Verfügung [ADAC 2024].

3.3.3 Zukünftige Einstufung von Geländewagen im Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland

Die beiden letzten Abschnitte zeigen, dass die Abgrenzbarkeit von Pkw und Geländewagen anhand der Fahrzeugmerkmale kaum noch vorhanden ist. Gleichzeitig zeigt Abbildung 7, dass nach anfänglich großen Unterschieden der Marktpreise von Pkw und Geländewagen seit 2019 kaum noch ein Unterschied der Marktpreise vorhanden ist. Nachdem nun auch drei Jahre nach den Marktschwankungen durch die Corona-Pandemie kaum Preisunterschiede der Fahrzeuggruppen zu verzeichnen sind, werden Pkw und Geländewagen ab 2024 im Rahmen des Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland in einer einheitlichen Kategorie ausgewertet.

Basierend auf den Beobachtungen gehen wir davon aus, dass der beobachtete Trend sich

stabilisiert und auch zukünftig im Rahmen der Vermietung kein entscheidender Unterschied zwischen Pkw und Geländewagen gemacht werden wird. Daher spiegelt aus Sicht des Fraunhofer IAO eine gemeinsame Auswertung klassischer Pkw mit Geländewagen den Mietwagenmarkt zukünftig besser wider als die Trennung.

Tabelle 2 und die zugehörige Abbildung 8 zeigen, dass der Unterschied der Marktpreise für ein separates Pkw-Segment im Vergleich zu einem kombinierten Segment aus Pkw und Geländewagen 2024, mit Ausnahme der Schwacke-Klasse 10, sehr gering ist. Teilweise führt die Kombination zu einer leichten Erhöhung und teilweise zu einer leichten Reduktion des Marktpreises. Dies kann auch innerhalb der Schwacke-Klasse abhängig von der Mietdauer unterschiedlich sein. Auch dies verdeutlicht, dass die Marktpreise keinen entscheidenden Unterschied zwischen den Segmenten aufweisen.

Tabelle 2: Vergleich der Marktpreise von Pkw und Geländewagen

Schwacke-Klasse	1 Tag			3 Tage			5 Tage			7 Tage		
	Mittelwert Pkw	Mittelwert Kombiniert	Abweichung (Kombiniert/Pkw)	Mittelwert Pkw	Mittelwert Kombiniert	Abweichung (Kombiniert/Pkw)	Mittelwert Pkw	Mittelwert Kombiniert	Abweichung (Kombiniert/Pkw)	Mittelwert Pkw	Mittelwert Kombiniert	Abweichung (Kombiniert/Pkw)
5			1,0			0,9			0,9			1,0
6			4,1			-0,2			-1,2			-1,5
7			0,3			0,1			0,4			0,3
8			-1,0			-1,3			-0,6			-0,3
10			-10,7			-6,9			-8,1			-7,4

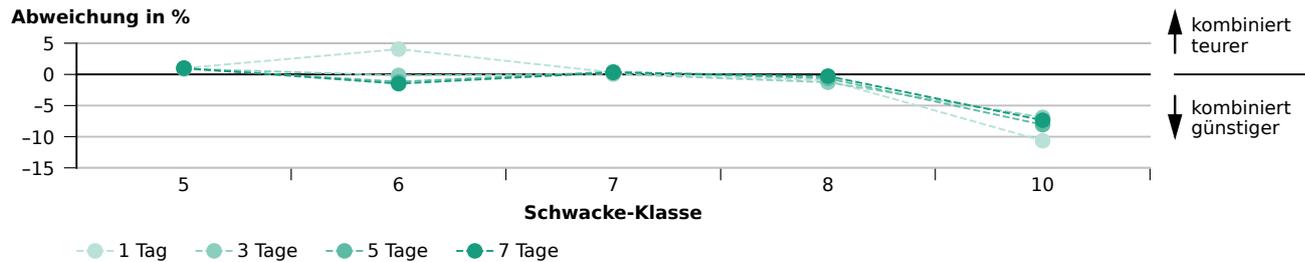


Abbildung 8: Vergleich der Marktpreise von Pkw und Geländewagen [KBA]

Eine Vergleichbarkeit zu den Vorjahren ist also auch zwischen der kombinierten Auswertung und der separaten Auswertung möglich.

Selbst wenn die Abweichung in Klasse 10 höher liegt als in den anderen Klassen, ist der Unterschied im Vergleich zur Veränderung seit dem Vorjahr immer noch gering. Die höhere Abweichung in Klasse 10 begründet sich u. a. durch das konkrete Fahrzeugsortiment der Fahrzeuge, die anhand der Schwacke-Daten der Klasse 10 zuzuordnen sind. Da in dieser Klasse insgesamt nur wenige Fahrzeuge und Angebote vorhanden sind, kann sich eine Veränderung der Klassifikation von Schwacke hier bereits dann stark auswirken, wenn nur wenige Fahrzeuge betroffen sind.

3.4 Abnehmende Verbreitung der ACRISS-Klassifikation in der Vermietung

Die ACRISS-Klassifikation wurden vor über 30 Jahren unter Beteiligung von Autovermietungen entwickelt, um die Transparenz und Vergleichbarkeit zu verbessern. Die meisten großen deutschen Autovermieter sind aktuell als Mitglieder bzw. Partner gelistet.¹¹ Seit 2008 konnten wir im Rahmen der Datenerhebung für den Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland beobachten, dass die meisten großen Autovermieter in Deutschland beinahe flächendeckend ACRISS-Codes für die vermieteten Fahrzeuge online auswiesen.

Im Rahmen des Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland wurden die ACRISS-Klassifikationen als Alternative zu den Schwacke-Mietwagen-

¹¹ Vgl. [ACRIS 2024].

klassen verwendet, da die ACRISS-Codes im Gegensatz zu den Schwacke-Klassen öffentlich verfügbar waren. Damit konnten wir unseren Kunden eine Möglichkeit bieten, die Daten des Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland ohne zusätzliche Kosten für eine Fahrzeugklassifikation zu verwenden.

In den letzten Jahren wurden ACRISS-Codes von immer weniger deutschen Vermietern im Rahmen des Buchungsprozesses für die Kunden sichtbar verwendet. Teilweise waren die ACRISS-Codes der Fahrzeuge nur noch im Quell-Text der Internetseiten zu finden oder wurden zunehmend schlechter gepflegt und waren damit teilweise fachlich falsch. Ab der zweiten Hälfte des Erhebungszeitraums 2024 sind ACRISS-Codes kaum noch auf den Seiten der Anbieter zu finden.

Zum einen stehen den Kunden des Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland die Klassifikationsinformationen der Vermieter damit nicht mehr einfach zu Verfügung, zum anderen lässt die Klassifizierung nach ACRISS-Codes keine eindeutige objektive Zuordnung eines Fahrzeugs zu einem ACRISS-Code zu. Somit können weder die Kunden des Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland die Klassifikation direkt auf Basis der Vermieter nutzen noch besteht die Möglichkeit, ohne die Angaben der Vermieter eine eindeutige Klassifikation vorzunehmen.

Für die aktuelle Ausgabe des Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland war die Klassifikation anhand der verfügbaren Information des ersten Halbjahrs möglich. Sofern die Anbieter die ACRISS-Codes in den kommenden Jahren nicht

wieder ausweisen, erscheint die Gruppierung anhand der ACRISS-Codes zukünftig nicht mehr zielführend.

3.5 Verfügbarkeit von Fahrzeugen der Schwacke-Klasse 3

Die Verfügbarkeit von Fahrzeugen der niedrigen Schwacke-Klassen ist in den letzten Jahren kontinuierlich zurückgegangen. Seit 2019 sind keine Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 1 mehr in der Vermietung verfügbar, seit 2021 gilt das gleiche auch für Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 2.¹² In diesem Jahr waren auch Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 3 nur noch in so geringem Maße in der Vermietung verfügbar, dass weder für die Interneterhebung noch für die telefonische Erhebung ein Marktpreis angegeben werden kann.

Konkret gab es online im gesamten Erhebungszeitraum kein Angebot für ein Fahrzeug, das der Schwacke-Klasse 3 zugeordnet werden kann. Telefonisch konnten deutschlandweit bei mehr als 1 000 Telefonaten, in denen explizit nach Fahrzeugen der entsprechenden Kategorie gefragt wurde, nicht einmal 50 Angebote für Fahrzeuge der Klasse verteilt auf alle vier untersuchten Anmietzeiträume ermittelt werden. Es muss also davon ausgegangen werden, dass Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 3 üblicherweise nicht am Markt verfügbar sind.

¹² Kapitel 2.5.4 des Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2021 beleuchtet die Hintergründe ausführlich.

Online wurde von einem Anbieter ein Beispielfahrzeug genannt, das zur Produktionszeit der Klasse 3 zuzuordnen war. Allerdings wird das Fahrzeug seit mehr als 5 Jahren nicht mehr produziert und befindet sich laut Anbieter nicht mehr in der Flotte. Aktuelle vergleichbare Fahrzeuge sind auf Grund der nachfolgenden beschriebenen Entwicklung mittlerweile nicht mehr der Klasse 3 zuzuordnen. Dies gilt auch für die vom Anbieter genannten aktuellen Fahrzeuge der Gruppe des Beispielfahrzeugs. Somit können die Angebote nicht der Schwacke-Klasse 3 zugeordnet werden. Generell werden Angebote für Beispielfahrzeuge, die länger als ein Jahr nicht mehr produziert werden, bei Angeboten der großen Anbieter, nicht in die Studie aufgenommen, da die Zulassungsdaten des KBA zeigen, dass dies der üblichen Halte-dauer der Fahrzeuge bei den großen Anbietern entspricht.

Weiterhin gilt: Der Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland enthält Marktpreise zu allen Fahrzeugklassen, die im Erhebungszeitraum ausreichend häufig angeboten wurden, um statistisch relevante Aussagen¹³ treffen zu können. Da keine bzw. keine ausreichende Zahl an Angeboten der Klassen 1, 2 und 3 in der Vermietung verfügbar waren, weist der Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland in diesem Jahr keine Marktpreise für diese Klassen aus. Somit spiegeln die hier angegebenen Marktpreise alle Fahrzeuge wider, die im Rahmen einer privaten Anmietung im Jahr 2024 üblicherweise verfügbar waren. Das Ausweisen von Marktpreisen der o. g. Klassen würde fälsch-

licherweise die Verfügbarkeit von Fahrzeugen dieser Klassen am Markt suggerieren.

Die Einstufung der Fahrzeuge in Schwacke-Klassen wird von der Schwacke GmbH vorgenommen. Seit Jahren ist zu beobachten, dass die gleichen Fahrzeugmodelle auf Grund steigender Neuwagenpreise von Schwacke kontinuierlich höher klassifiziert werden. Dies führt dazu, dass die produzierten Fahrzeuge nach und nach aus den niedrigeren Klassen in höhere Klassen rutschen. Selbst bei gleichbleibendem Fahrzeugangebot in der Vermietung gibt es damit keine Angebote mehr für die niedrigen Klassen. Gleichzeitig werden viele der kleinen Fahrzeugmodelle nicht mehr oder nur noch als deutlich höher klassifiziertes Elektro-Fahrzeug produziert. Details zu dieser Entwicklung finden sich in Kapitel 2.5.4 des Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2021.

Damit setzt sich die 2021 beschriebene Marktdynamik mit kontinuierlich steigenden Klassenzuordnungen fort. Der Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland macht diese Marktentwicklung im Rahmen der Marktpreistabellen transparent, in dem keine Marktpreise für Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 3 ausgewiesen werden.

13 Vgl. Kapitel 2

4 Marktpreise für Personenkraftwagen (Pkw) in der Vermietung – Fraunhofer-Erhebung (Internet)

4.1 Erläuterung der Tabellen

Dieses Kapitel fasst die Ergebnisse der Marktpreiserhebung auf Internetbasis für Personenkraftwagen in Tabellenform zusammen.

Dabei werden in den Abschnitten 4.2 und 4.3 die Werte nach Schwacke-Klassifikation und in den Abschnitten 4.4 bis 4.5 auf Basis der ACRISS-Klassen aufgeführt. Ergänzend weist Abschnitt 9.1 die Mietpreise für eine Mietdauer von 28 Tagen aus.

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 (vgl. Tabelle 3 auf Seite 46) finden Sie im Anhang B1 bis B4.

Abbildung 9 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 Marktpreise dieser Klasse für den jeweiligen Anmietzeitraum in Euro ist inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer und einer Haftungsreduzierung mit einer marktüblichen Selbstbeteiligung von ca. 950 bis 1 900 Euro sowie einer dem Wetter angepassten Bereifung. Das Beispiel zeigt die Mittelwerte für die Klassen 4 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 Gleichgewichtung 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

1	2 Schwacke-Klasse						3						9							
	1 Tag						3 Tage						5 Tage							
PLZ-Gebiet 0	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
4		58	590	29,18	42,34	228,12		56,88	56	518	44,75	69,00	344,65		50,01	56	376	49,75	136,29	427,30
5		69	1067	29,61	47,62	279,79		58,49	66	889	50,36	76,29	348,11		52,21	67	593	52,16	126,50	432,65
6		67	1390	33,65	55,54	271,67		67,76	65	1149	61,45	92,68	525,29		60,93	65	783	63,12	150,18	523,57
7		71	3620	44,23	54,99	326,44		77,05	68	3295	68,39	90,43	525,29		66,85	68	2604	77,59	142,98	622,05
8		71	1856	54,48	73,14	353,13		89,68	68	1634	80,34	107,46	577,80		78,86	68	1143	99,92	167,60	697,86
9		48	981	81,35	84,14	429,80		100,20	45	907	101,77	154,15	602,22		87,84	45	813	112,72	208,11	722,22
10		43	431	102,42	92,39	680,97		129,52	39	403	118,50	171,99	705,97		107,91	39	398	133,83	252,13	875,97

Abbildung 9: Erläuterung der Ergebnistabellen für die Interneterhebung (Tabellenausschnitt aus Kapitel 4.3)

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.¹⁴

- 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.

14 Hintergründe zur Standardabweichung sowie ein Überblick der durchschnittlichen Standardabweichung nach Mietwagenklasse und Mietdauer werden im Kapitel 9.1 ausführlich dargestellt.

Tabelle 3: Ranking der 20 größten Städte Deutschlands nach Einwohnerzahlen, Stand 31.12.2023 [Statistisches Bundesamt]

Rang	Stadt	Einwohnerzahl
1	Berlin	3 782 202
2	Hamburg	1 910 160
3	München	1 510 378
4	Köln	1 087 353
5	Frankfurt am Main	775 790
6	Stuttgart	633 484
7	Düsseldorf	631 217
8	Leipzig	619 879
9	Dortmund	595 471
10	Essen	586 608
11	Bremen	577 026
12	Dresden	566 222
13	Hannover	548 186
14	Nürnberg	526 091
15	Duisburg	503 707
16	Bochum	366 385
17	Wuppertal	358 938
18	Bielefeld	338 410
19	Bonn	335 789
20	Münster	322 904

6 Marktanalyse zu Verfügbarkeit und Marktpreisen von Elektrofahrzeugen in der Vermietung – Fraunhofer-Erhebung (Internet)

6.1 Methodik der Datenaufnahme und Auswertung

Dieses Kapitel fasst die Ergebnisse der Marktpreis-erhebung auf Internetbasis für Elektrofahrzeuge zusammen und analysiert neben der Verfüg-barkeit und den Marktpreisen von Elektrofahrzeugen im Mietmarkt auch, was in Bezug auf die Klassi-fikation 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 lassen sich nicht auf Unterschiede der Erhebung zurück-führen.

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.

6.2 Analyse zur Verfügbarkeit von Elektrofahrzeugen in der Vermietung

Mittlerweile befinden sich zunehmend auch Elektrofahrzeuge im Sortiment der Vermieter und werden teilweise auch intensiv beworben. Allerdings bieten selbst Anbieter mit Elektro-fahrzeugen im Sortiment diese bei Weitem nicht

bei jeder Abfrage und nicht an allen Stationen an. Auch die Abdeckung der unterschiedlichen Fahr-zeugsegmente bzw. Schwacke-Klassen ist für Elektrofahrzeuge aktuell noch deutlich geringer als bei Verbrennern.

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. Zumindest zeitweise sind Elektrofahrzeuge mitt-lerweile an den meisten Stationen verfügbar.

Auch bei den Stationen mit Elektrofahrzeugen im Sortiment stellen diese nur einen kleinen Teil der Fahrzeugflotte dar, wenn gleich die Verfüg-barkeit im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestie-gen ist. Wie Tabelle 10 zeigt, waren 2023 nur bei gut 30 Prozent der Buchungsanfragen Elektro-fahrzeuge verfügbar, so konnte 2024 bereits bei mehr als der Hälfte der Buchungsanfragen ein Elektrofahrzeug gewählt werden. Weiterhin ist die Auswahl an Elektrofahrzeuge im Vergleich zu Verbrennern aber sehr gering: Während pro Anfrage im Schnitt fast siebzehn unterschied-liche Verbrenner angeboten wurden, standen auch bei erfolgreichen Anfragen im Schnitt nur knapp zwei unterschiedliche Elektrofahrzeuge zur Verfügung – sogar ein leichter Rückgang zum Vorjahr. Die Wahrscheinlichkeit, ein beliebiges Elektrofahrzeug buchen zu können, nimmt also deutlich zu, wenn aber ein Fahrzeug einer bestimmten Klasse benötigt wird, ist die Verfüg-barkeit mehr als unsicher.

Anzahl Stationen

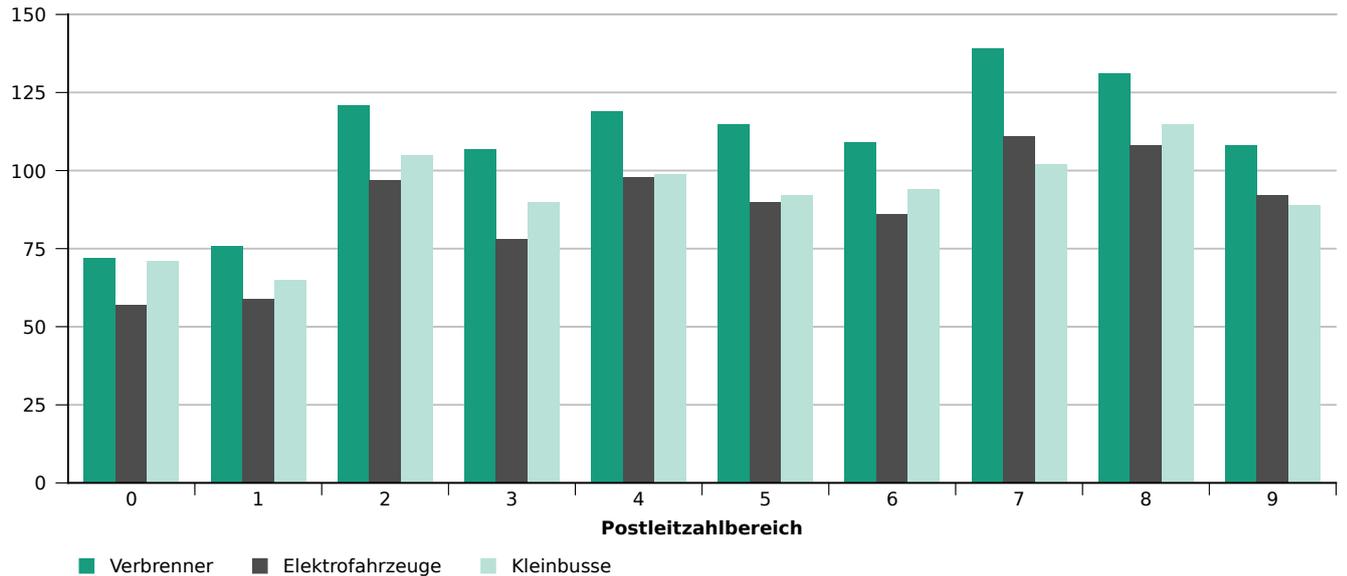


Abbildung 13: Interneterhebung: Anzahl Anmietstationen, einstelliger PLZ-Bereich – Elektrofahrzeuge, Verbrenner und Kleinbusse im Vergleich

Tabelle 10: Interneterhebung: Anzahl Nennungen – Elektrofahrzeuge, Verbrenner und Kleinbusse im Vergleich

Fahrzeugtyp	Anzahl Nennungen		Anzahl erfolgreiche Abfragen		Anteil erfolgreiche Abfragen		Fahrzeuge pro Abfrage	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Verbrenner	784 124	665 635	49 817	39 378	100 %	100 %	15,74	16,90
Elektrofahrzeuge	30 784	40 310	15 202	21 384	31 %	54 %	2,02	1,89
Kleinbusse	40 687	43 776	19 405	19 998	39 %	51 %	2,10	2,19

Abbildung 14 visualisiert das Verhältnis zwischen den gesamten Nennungen von Elektrofahrzeugen und Verbrennern. Die Angebote fokussieren sich stark auf die Schwacke-Klassen 7, 8 und 9. Die Anzahl der Angebote in den Schwacke-Klassen 5 und 10 ist so gering, dass die Balken kaum zu erkennen sind. Die genauen Zahlen können Tabelle 12 entnommen werden.

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 entsprechenden 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.

Anzahl Nennungen

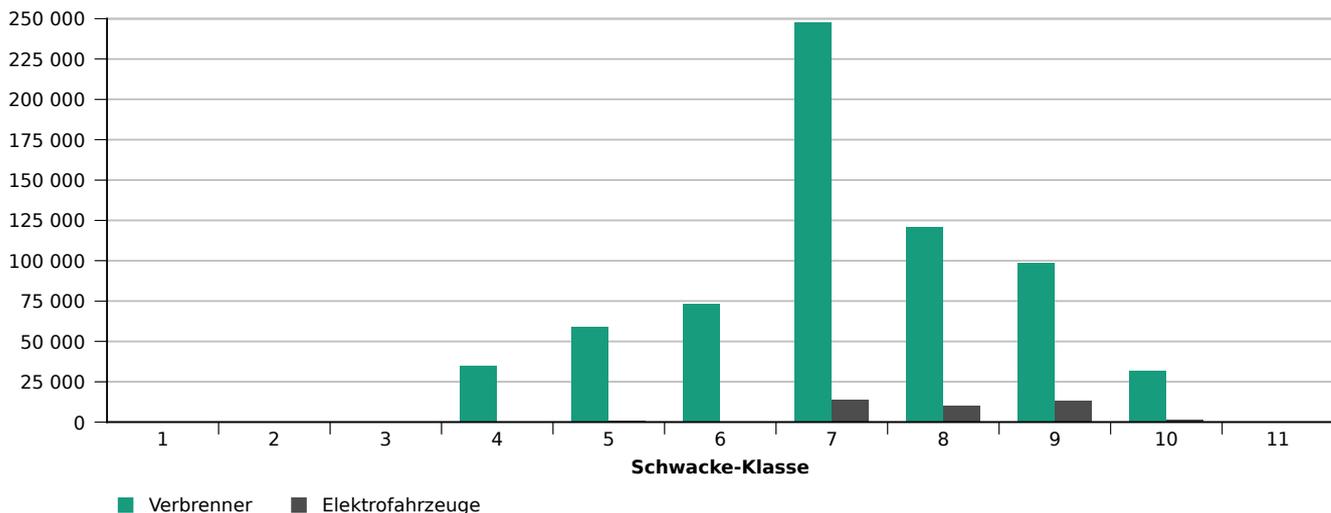


Abbildung 14: Interneterhebung: Anzahl Nennungen, bundesweit, gruppiert nach Schwacke-Klassen – Elektrofahrzeuge und Verbrenner im Vergleich

6.3 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 11 enthält einige Beispiele von Fahrzeugen, die beinahe baugleich mit Verbrennungs- und Elektromotor angeboten werden.

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

Tabelle 11: Schwacke-Klassen beispielhafter vergleichbarer Elektrofahrzeuge und Verbrenner

Verbrenner	Elektrofahrzeug	Schwacke-Klasse	
		Verbrenner	Elektrofahrzeug
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	9	9
Mercedes V-Klasse	Mercedes EQV	10	10
Audi Q8	Audi EQ8	10	10

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.

6.4 Marktpreis-Tabelle Elektro-Pkw, bundesweit – Fraunhofer-Erhebung (Internet), gruppiert nach Schwacke-Klassen

Zur Gruppierung der Fahrzeuge wird wie bei Verbrennern die Schwacke-Klassifikation genutzt. Kapitel 6.3 und 6.5 erklären, was bei der Einschätzung der Mietpreise von Elektrofahrzeugen auf Basis der Schwacke-Klasse, insbesondere beim Vergleich zu den Marktpreisen von Verbrennern, zu beachten ist.

Tabelle 12 stellt die Ergebnisse der Erhebung dar und ist analog zu den Tabellen in Kapitel 4 aufgebaut.

Auf Grund des noch eingeschränkten Angebots für Elektrofahrzeuge werden die Marktpreise 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 6.2 beschrieben, nicht davon ausgegangen werden, dass Elektrofahrzeuge der gewünschten Klasse zu jeder Zeit in der Region verfügbar sind.

6.5 Vergleich der Marktpreise von Elektro-Pkw und Verbrenner-Pkw

Tabelle 13 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 merklich günstiger am Markt angeboten werden als Verbrenner. Dieser Unterschied wird in Abbildung 16 grafisch dargestellt.

Basierend auf den Erkenntnissen aus Kapitel 6.3, wurden in Tabelle 14 die Marktpreise von Elektro-

Tabelle 13: Vergleich der Marktpreise von Elektrofahrzeugen und Verbrennern der gleichen Schwacke-Klasse

Schwacke-Klasse	1 Tag			3 Tage			5 Tage			7 Tage		
	Mittelwert Verbrenner-Pkw	Mittelwert Elektro-Pkw	Abweichung Elektro/Verbrenner									
5			0,6%			-9,8%			-3,9%			-18,7%
7			-11,5%			-11,1%			-17,2%			-17,9%
8			-23,2%			-20,8%			-22,5%			-21,0%
9			-21,9%			-23,9%			-26,1%			-26,1%
10			-8,8%			-5,8%			-16,6%			-13,3%

Alle Preisangaben in Euro, inklusive Umsatzsteuer | Datenquelle: Marktpreise 2024, Internet, Erhebung Fraunhofer IAO

Tabelle 14: Vergleich der Marktpreise von Elektrofahrzeugen und Verbrennern mit vergleichbarer Ausstattung

Schwacke-Klasse	Elektro-Pkw	Vergleichbarer Verbrenner-Pkw	1 Tag			3 Tage			5 Tage			7 Tage		
			Mittelwert Elektro-Pkw	Mittelwert Verbrenner-Pkw	Abweichung Elektro/Verbrenner									
5	4				6,1%			-4,3%			2,1%			-12,6%
7	6				-0,2%			3,0%			-7,4%			-7,9%
8	7				-11,3%			-10,1%			-11,2%			-10,0%
9	8				-6,6%			-8,5%			-14,6%			-15,7%
10	10				-8,8%			-5,8%			-16,6%			-13,3%

Alle Preisangaben in Euro, inklusive Umsatzsteuer | Datenquelle: Marktpreise 2024, Internet, Erhebung Fraunhofer IAO

Pkw mit Verbrenner einer Schwacke-Klasse mit vergleichbaren Fahrzeugen verglichen. Auch dieser Vergleich ist in Abbildung 16 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 gering. In den Klassen 8, 9 und 10 liegen die Marktpreise für Elektrofahrzeuge ungefähr 10 Prozent unterhalb vergleichbarer Verbrenner.

Auch wenn sich aus den Marktdaten keine direkten Schlüsse auf Gründe der Preisgestaltung ziehen 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 Marktpreise ist zu beobachten, dass diese auch im Vergleich zu ähnlich ausgestatteten Verbrenner deutlich niedriger liegen.

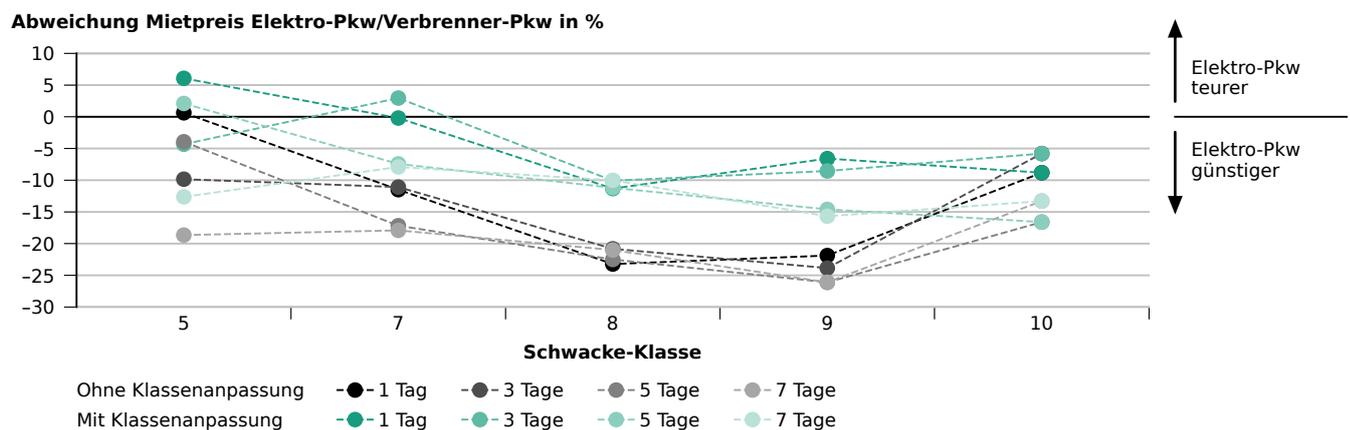


Abbildung 16: Prozentuale Abweichung der erhobenen Marktpreise von Elektrofahrzeugen und Verbrennern

7 Marktpreise für Personenkraftwagen (Pkw) in der Vermietung – Fraunhofer-Erhebung (Telefon)

7.1 Erläuterung der Tabellen

Dieses Kapitel fasst die Ergebnisse der Telefonerhebung in Tabellenform zusammen. Zunächst wird die Bedeutung der einzelnen Tabellenspalten erläutert, anschließend werden die Ergebnisse auf Basis der Schwacke-Klassifikation dargestellt. 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 Vergleich der Ergebnisse nach Erhebungsart und Anbietergruppen

8.1 Vergleich der Marktpreise der Telefonerhebung mit den Marktpreisen 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 18 und Abbildung 19 zeigen, dass abhängig von Mietdauer und Klasse der telefonische Markt oder der Internetmarkt günstiger sein können. Dennoch lassen sich aus der Abbildung ableiten, dass bei kurzen Mietdauern die telefonische Erhebung niedrigere Marktpreise aufweist, während mit zunehmender Mietdauer die Wahrscheinlichkeit steigt, bei den großen Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit in der Online-Buchung günstigere Mietangebote zu erhalten.

Tabelle 16: Vergleich zwischen Marktpreisen der Telefonerhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit

Schwacke-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	
4		9581		153	6,7%		8590		178	21,5%		6881		161	6,9%		7314		160	2,5%
5		16285		275	16,3%		14142		338	23,8%		11191		300	4,6%		13377		282	-1,0%
6		20673		108	13,6%		17140		164	13,7%		13466		125	3,4%		17824		136	-4,8%
7		64096		358	26,0%		60078		443	24,0%		52619		425	12,2%		53698		423	3,8%
8		31171		158	9,3%		29688		159	13,9%		24897		189	0,4%		26815		187	-2,2%
9		24136		185	4,4%		24531		177	8,8%		20661		195	-2,5%		20286		199	-9,1%
10		7943		120	14,7%		7950		125	12,4%		7016		121	-5,4%		6348		96	-0,9%

Alle Preisangaben in Euro, inklusive Umsatzsteuer | Datenquelle: Marktpreise 2024, Internet und Telefon, Erhebung Fraunhofer IAO | Gruppierung: Schwacke-Klassen, bundesweit | Fahrzeugarten: Pkw inkl. Geländewagen | Enthalten: ≥150 Inklusiv-Kilometer pro Tag, Haftungsbeschränkung erste Preisstufe, jahreszeitlich passende Bereifung | Für die Schwacke-Klassen 1, 2, 3 und 11 gab es 2024 keine bzw. keine ausreichende Anzahl Angebote am Markt

Mittelwert in €

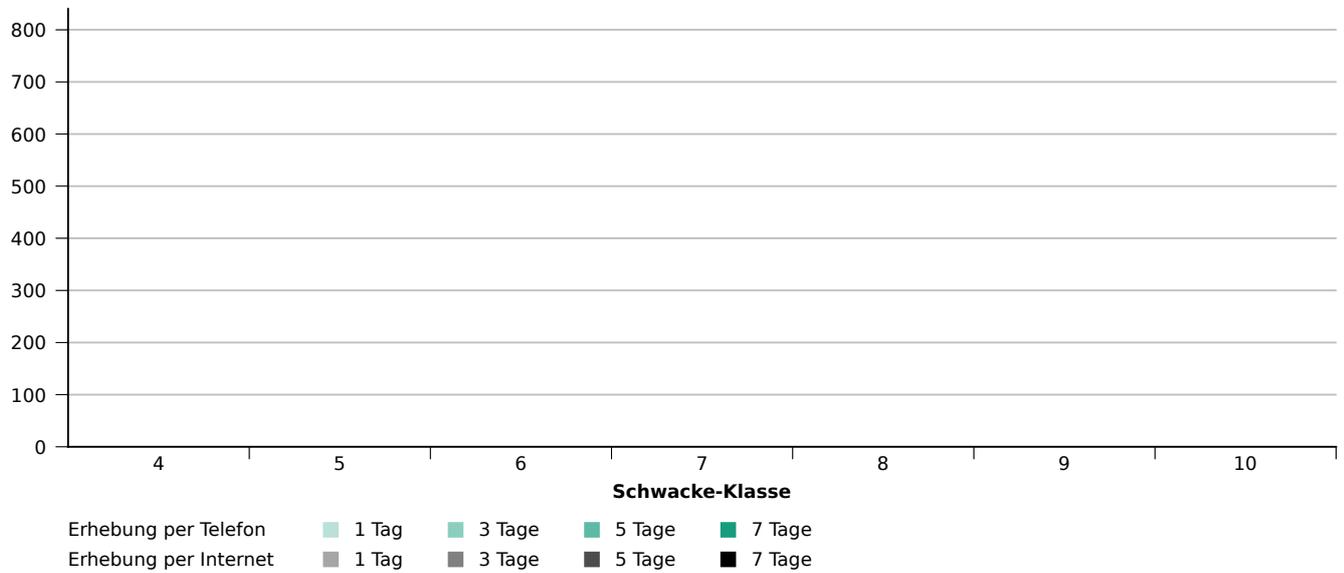


Abbildung 18: Vergleich Marktpreise der Telefonerhebung und der Interneterhebung – bundesweit

Abweichung in %

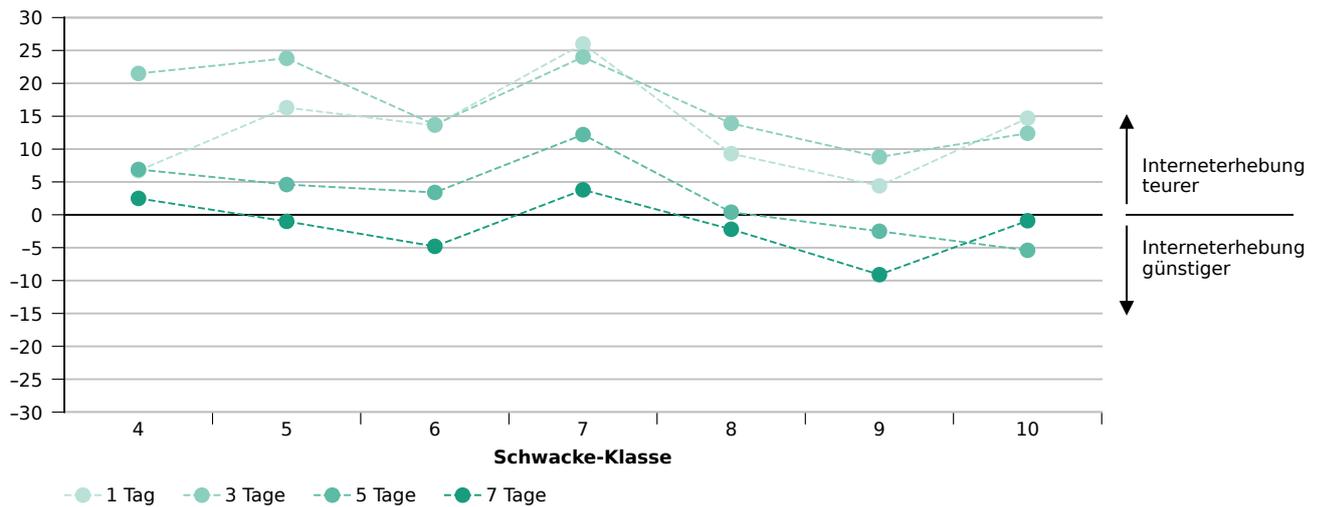


Abbildung 19: Prozentuale Abweichung zwischen Telefonerhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit

8.2 Vergleich der Marktpreise 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, 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 Marktpreise der oben genannten Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit zu den sonstigen Anbietern zu ermitteln.

Für die Anmietung von 1 Tag lagen die Marktpreise der Anbieter mit verbindlicher Internetbuchungsmöglichkeit merklich über den Marktpreisen der Anbieter ohne verbindliche Internetbuchungsmöglichkeit. Bei Mieten mit einer Dauer von 3 Tagen zeigen sich kaum Unterschiede in den durchschnittlichen Marktpreisen. Für die Mietdauern 5 und 7 Tage wurden die Fahrzeuge von den Anbietern mit verbindlicher Internetbuchungsmöglichkeit durchschnittlich günstiger angeboten.

Tabelle 17: Telefonerhebung: Vergleich der Marktpreise von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern

Schwacke-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	
4		117		36	19,0%		133		45	1,0%		118		43	-4,3%		133		27	-9,1%
5		185		90	17,0%		213		125	1,2%		196		104	-6,6%		201		81	-21,3%
6		80		28	29,9%		124		40	2,8%		88		37	-4,5%		99		37	-12,3%
7		247		111	18,1%		282		161	1,1%		303		122	-15,4%		301		122	-27,5%
8		120		38	21,9%		109		50	-5,3%		134		55	-6,6%		122		65	-17,5%
9		144		41	12,3%		143		34	-4,6%		147		48	1,5%		159		40	-3,7%
10		95		25	20,8%		97		28	-5,3%		89		32	5,3%		78		18	-0,7%

Alle Preisangaben in Euro, inklusive Umsatzsteuer | Datenquelle: Marktpreise 2024, Telefon, Erhebung Fraunhofer IAO | Gruppierung: Schwacke-Klassen, bundesweit | Fahrzeugarten: Pkw inkl. Geländewagen |

Enthalten: ≥150 Inklusiv-Kilometer pro Tag, Haftungsbeschränkung erste Preisstufe, jahreszeitlich passende Bereifung | Für die Schwacke-Klassen 1, 2, 3 und 11 gab es 2024 keine bzw. keine ausreichende Anzahl Angebote am Markt

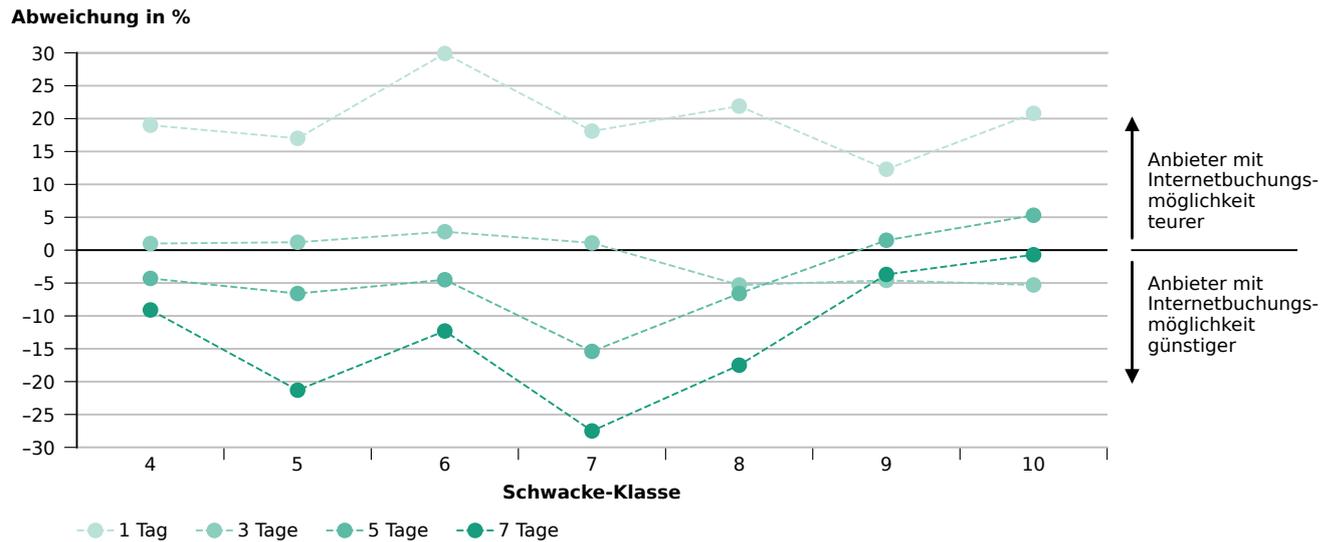


Abbildung 20: Telefonerhebung: Prozentuale Abweichung der Marktpreise von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern

8.3 Vergleich der Marktpreise 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 zeigt die Erhebung per Internet größtenteils etwas höhere Marktpreise als die telefonische Erhebung.

Die Anmietung der gehobenen Fahrzeuge der Fahrzeugklassen 9 und 10 sind im Gegensatz zur Anmietung der niedrigeren Fahrzeugklassen durchschnittlich häufiger per Internet etwas 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 Marktpreisen einzustufen ist. Welcher Markt günstiger ist, hängt von der jeweiligen Klasse und Anmietdauer ab.

Tabelle 18: Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit: Vergleich der Marktpreise in Abhängigkeit von der Erhebungsart

Schwache-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	
4		9581		117	1,8%		8590		133	21,2%		6881		118	7,8%		7314		133	4,0%
5		16285		185	10,0%		14142		213	22,9%		11191		196	7,1%		13377		201	5,3%
6		20673		80	4,8%		17140		124	11,4%		13466		88	4,6%		17824		99	-1,4%
7		64096		247	18,6%		60078		282	22,9%		52619		303	17,0%		53698		301	11,5%
8		31171		120	3,2%		29688		109	15,2%		24897		134	1,6%		26815		122	2,9%
9		24136		144	1,1%		24531		143	10,1%		20661		147	-1,8%		20286		159	-9,6%
10		7943		95	10,9%		7950		97	12,1%		7016		89	-6,8%		6348		78	-0,8%

Alle Preisangaben in Euro, inklusive Umsatzsteuer | Datenquelle: Marktpreise 2024, Telefon, Erhebung Fraunhofer IAO | Gruppierung: Schwache-Klassen, bundesweit | Fahrzeugarten: Pkw inkl. Geländewagen | Enthalten: ≥ 150 Inklusiv-Kilometer pro Tag, Haftungsbeschränkung erste Preisstufe, jahreszeitlich passende Bereifung | Für die Schwache-Klassen 1, 2, 3 und 11 gab es 2024 keine bzw. keine ausreichende Anzahl Angebote am Markt

Abweichung in %

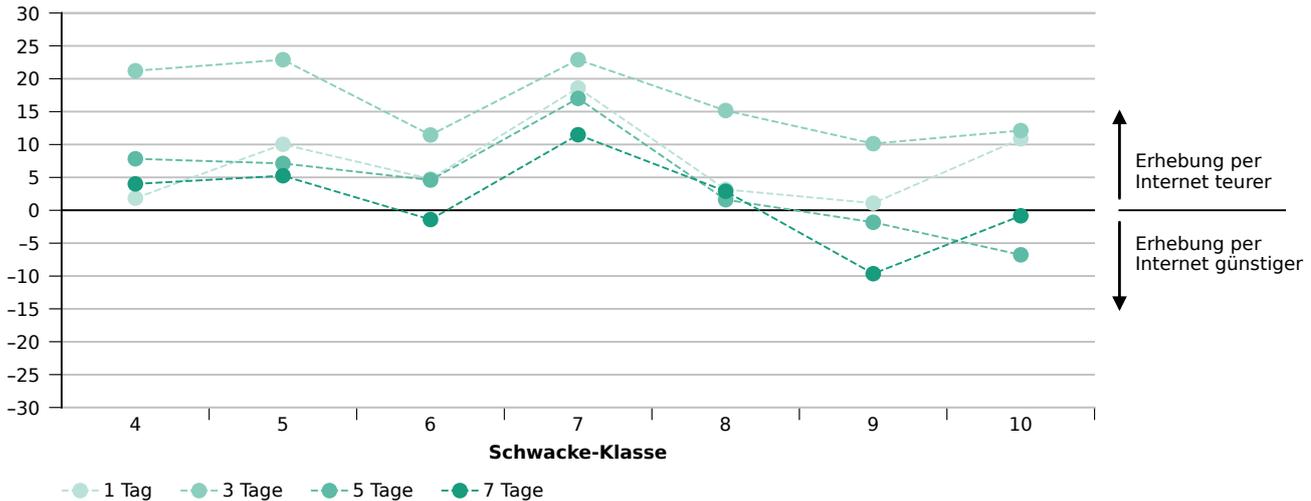


Abbildung 21: Vergleich Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit nach Erhebungsart

9 Analyse der Preisschwankungen und Einflussfaktoren

9.1 Preisschwankungen zwischen Postleitzahlbereichen

Abbildung 22 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.

Mittelwert in €

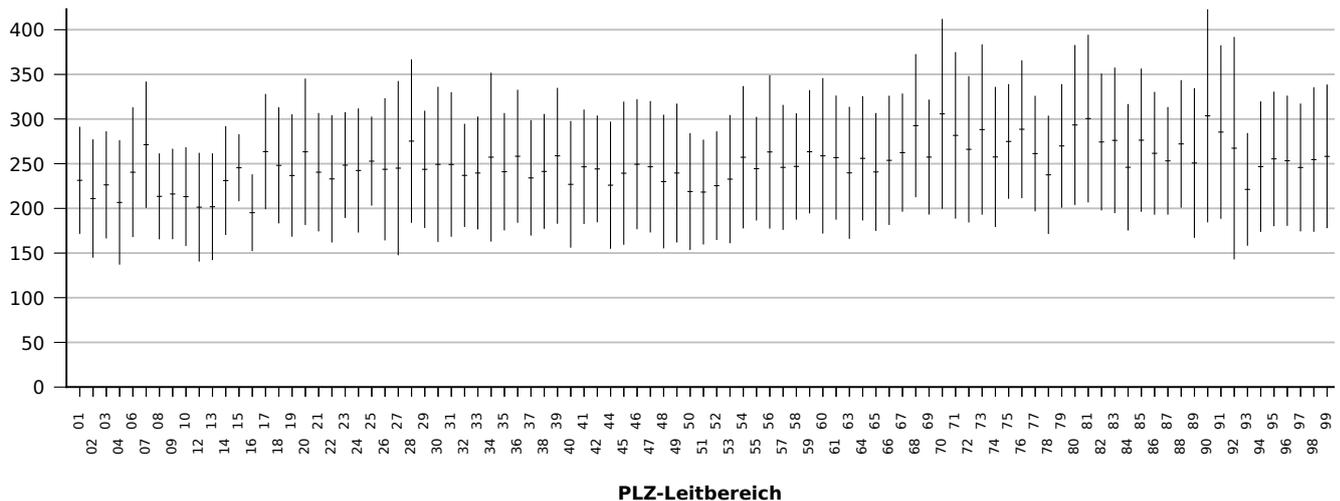


Abbildung 22: Beispiel – Mittelwert \pm Standardabweichung für Fahrzeuge der Klasse 7, Anmietdauer 3 Tage, Interneterhebung – Pkw, zweistellige PLZ-Bereiche

9.2 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 4, der bundesweiten Ergebnisse nach Schwacke-Fahrzeugklassifikation, erläutert werden. Für die Fahrzeugklasse 7 und die Anmietdauer von 1 Tag sind in Tabelle 4 ein Mittelwert von 164,34 Euro und eine Standardabweichung von 52,94 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 $(164,34 - 52,94)$ Euro = 111,40 Euro bis $(164,34 + 52,94)$ Euro = 217,28 Euro befinden; bei 64 096 Preisangaben sind 68,3 Prozent der Werte insgesamt 43 778 Preise.

95,4 Prozent der Preisangaben befinden sich bei der Normalverteilung im Intervall von $(164,34 - 2 \cdot 52,94)$ Euro = 58,46 Euro bis $(164,34 + 2 \cdot 52,94)$ Euro = 270,22 Euro; bei 64 096 Preisangaben sind das insgesamt 61 148 Preise.

Abbildung 23 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 Wert der durchschnittlichen Standardabweichung, mit steigender Mietdauer und Mietwagenklasse sowie den damit einhergehenden steigenden Mietkosten, erwartungsgemäß tendenziell ansteigt.

Abbildung 24 veranschaulicht das Verhältnis zwischen mittlerem Mietpreis und Standardabweichung prozentual. Für die Mietdauern 1 Tag und 3 Tage beträgt die durchschnittliche Standardabweichung über fast alle Mietklassen hinweg ungefähr 30 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 ± 30 Prozent des in den Tabellen angegebenen Mittelwerts. Für eine Mietdauer von 5 und 7 Tagen liegt die durchschnittliche Standardabweichung in den meisten Klassen zwischen 20 und 25 Prozent des ermittelten mittleren Mietpreises.

Standardabweichung in €

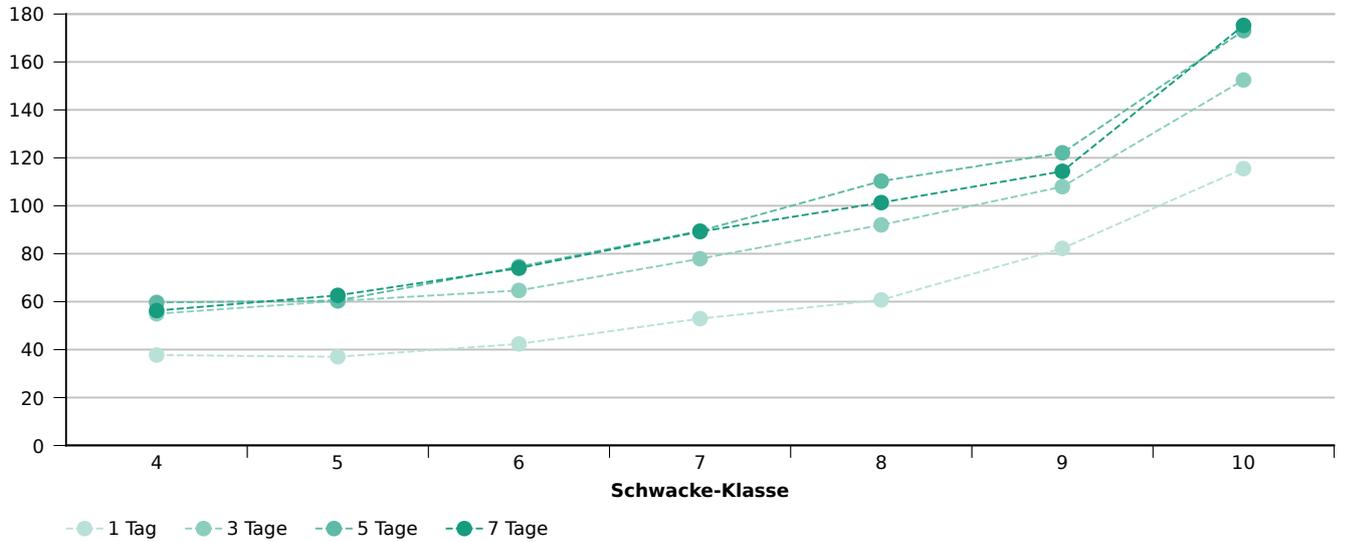


Abbildung 23: Durchschnittliche Standardabweichung nach Mietwagenklasse und Mietdauer – absolut

Standardabweichung in % des Mietpreises

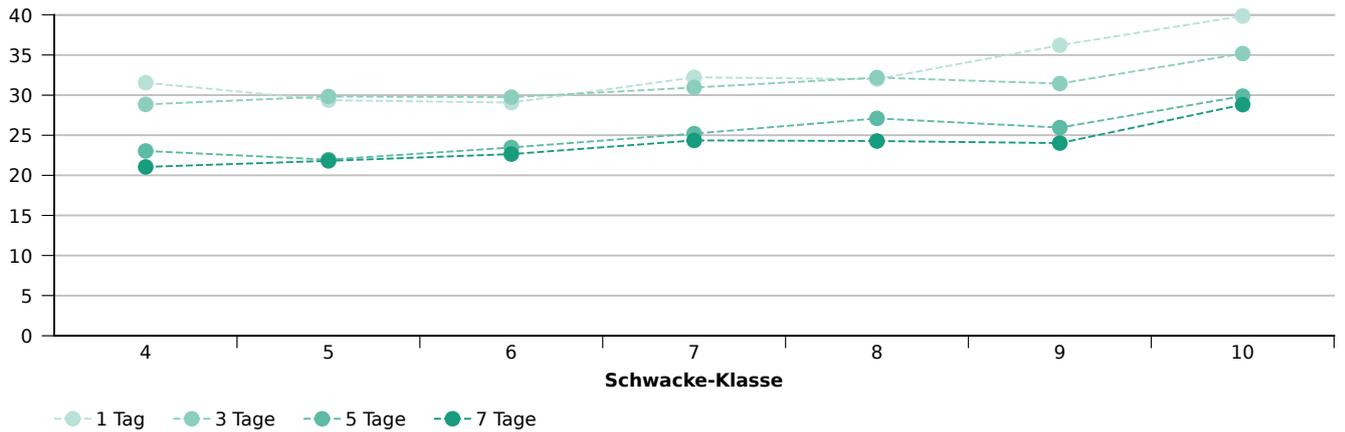


Abbildung 24: Durchschnittliche Standardabweichung nach Mietwagenklasse und Mietdauer – prozentual

9.3 Verteilung der ermittelten Preisangaben um den Mittelwert

Dieses Kapitel stellt die Verteilung der erhobenen Daten um den Mittelwert sowie die Standardabweichung innerhalb der Verteilung dar. Diese Auswertung vermittelt 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 9.1 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 19 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 ungefähr 20 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.

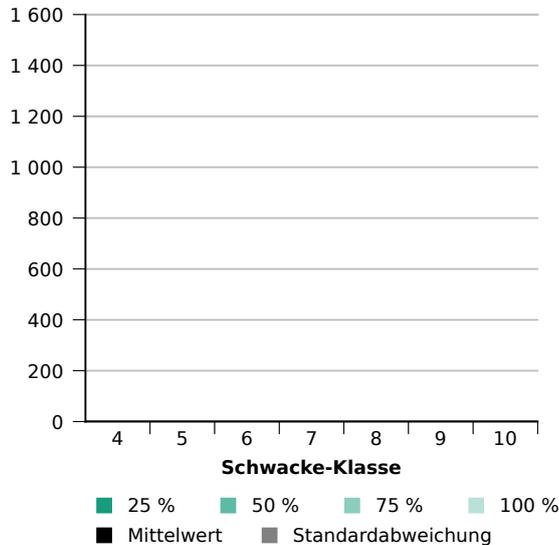
Für die Mietdauer von 3 Tagen ist die Abweichung merklich größer als für die Mietdauern 1 Tag sowie 5 und 7 Tage. Mit dem Hintergrund der Auswertung der Standardabweichung in Kapitel 9.1 entspricht dies der Erwartung. Auch dies zeigt, dass die Standardabweichung die Preisschwankungen der Studie sehr gut widerspiegelt.

Tabelle 19: Verteilung der Angebotspreise der Interneterhebung um den Mittelwert, Pkw – bundesweit

Schwache-Klasse	Standard-abweichung		25 % der Angebote liegen im Bereich				50 % der Angebote liegen im Bereich				75 % der Angebote liegen im Bereich				Die Angebote insgesamt liegen im Bereich				
	Mittelwert	untere Grenze Mietpreis	obere Grenze Mietpreis	untere Grenze Mietpreis	Abweichung	obere Grenze Mietpreis	Abweichung	untere Grenze Mietpreis	Abweichung	obere Grenze Mietpreis	Abweichung	untere Grenze Mietpreis	Abweichung	obere Grenze Mietpreis	Abweichung	untere Grenze Mietpreis	Abweichung	obere Grenze Mietpreis	Abweichung
Mietdauer 1 Tag																			
4					-7,80 %		7,86 %		-22,60 %		22,60 %		-43,53 %		43,56 %		-77,01 %		113,80 %
5					-6,21 %		6,20 %		-19,90 %		19,87 %		-41,08 %		40,92 %		-79,06 %		148,91 %
6					-5,27 %		5,27 %		-18,73 %		18,72 %		-40,61 %		40,53 %		-79,39 %		156,02 %
7					-7,11 %		7,11 %		-22,63 %		22,63 %		-45,99 %		45,97 %		-78,91 %		143,27 %
8					-6,61 %		6,61 %		-21,68 %		21,69 %		-46,43 %		46,35 %		-79,34 %		133,65 %
9					-9,88 %		9,86 %		-27,81 %		27,80 %		-52,12 %		51,70 %		-70,06 %		136,34 %
10					-12,59 %		12,60 %		-30,91 %		30,55 %		-54,82 %		54,52 %		-73,80 %		181,46 %
Mietdauer 3 Tage																			
4					-5,16 %		5,12 %		-19,36 %		19,37 %		-41,97 %		41,98 %		-65,69 %		107,99 %
5					-5,18 %		5,16 %		-18,43 %		18,37 %		-44,15 %		43,98 %		-72,63 %		144,88 %
6					-5,72 %		5,74 %		-19,08 %		19,12 %		-41,48 %		41,60 %		-63,51 %		173,22 %
7					-6,57 %		6,57 %		-20,38 %		20,37 %		-42,66 %		42,65 %		-69,25 %		245,59 %
8					-7,16 %		7,17 %		-22,36 %		22,35 %		-43,81 %		43,79 %		-70,98 %		246,29 %
9					-7,24 %		7,16 %		-22,71 %		22,63 %		-43,16 %		43,17 %		-62,92 %		132,23 %
10					-9,80 %		9,66 %		-25,47 %		25,54 %		-45,18 %		45,12 %		-61,94 %		180,11 %
Mietdauer 5 Tage																			
4					-5,08 %		5,02 %		-15,43 %		15,38 %		-29,83 %		29,80 %		-62,84 %		137,84 %
5					-4,94 %		4,95 %		-14,28 %		14,30 %		-28,66 %		28,68 %		-60,30 %		146,10 %
6					-4,33 %		4,33 %		-14,61 %		14,57 %		-29,71 %		29,75 %		-63,27 %		142,76 %
7					-5,61 %		5,60 %		-17,64 %		17,64 %		-33,57 %		33,57 %		-67,46 %		150,82 %
8					-5,88 %		5,88 %		-19,54 %		19,53 %		-37,51 %		37,42 %		-69,05 %		183,37 %
9					-5,44 %		5,45 %		-19,47 %		19,45 %		-35,58 %		35,55 %		-59,60 %		140,12 %
10					-7,25 %		7,24 %		-25,31 %		25,35 %		-40,34 %		39,97 %		-56,71 %		129,27 %
Mietdauer 7 Tage																			
4					-4,55 %		4,51 %		-13,82 %		13,83 %		-28,14 %		28,14 %		-50,62 %		103,06 %
5					-4,45 %		4,45 %		-14,41 %		14,39 %		-29,16 %		29,16 %		-52,60 %		138,69 %
6					-4,24 %		4,24 %		-13,58 %		13,58 %		-29,06 %		29,05 %		-49,11 %		158,96 %
7					-4,83 %		4,83 %		-15,59 %		15,59 %		-31,51 %		31,49 %		-56,01 %		220,08 %
8					-4,48 %		4,55 %		-15,42 %		15,40 %		-31,89 %		31,88 %		-59,27 %		171,28 %
9					-4,47 %		4,46 %		-15,46 %		15,49 %		-32,47 %		32,39 %		-48,84 %		163,87 %
10					-5,83 %		5,83 %		-16,80 %		16,74 %		-39,35 %		39,29 %		-50,51 %		159,12 %

Alle Preisangaben in Euro, inklusive Umsatzsteuer | Datenquelle: Marktpreise 2024, Internet, Erhebung Fraunhofer IAO | Gruppierung: Schwache-Klassen, bundesweit | Fahrzeugarten: Pkw inkl. Geländewagen | Enthalten: ≥150 Inklusiv-Kilometer pro Tag, Haftungsbeschränkung erste Preisstufe, jahreszeitlich passende Bereifung | Für die Schwache-Klassen 1, 2, 3 und 11 gab es 2024 keine bzw. keine ausreichende Anzahl Angebote am Markt

Mittelwert in €



Abweichung vom Mittelwert in %

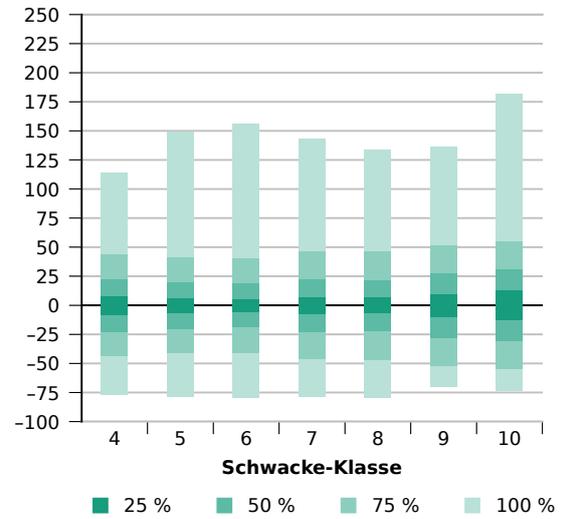
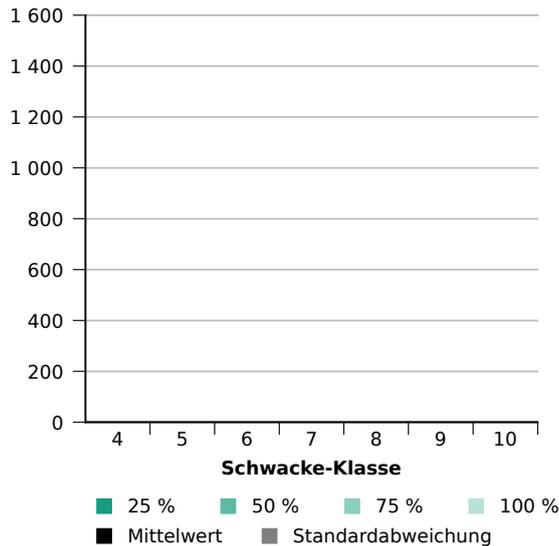


Abbildung 25: Verteilung der Angebotspreise der Interneterhebung um den Mittelwert – Mietdauer 1 Tag

Mittelwert in €



Abweichung vom Mittelwert in %

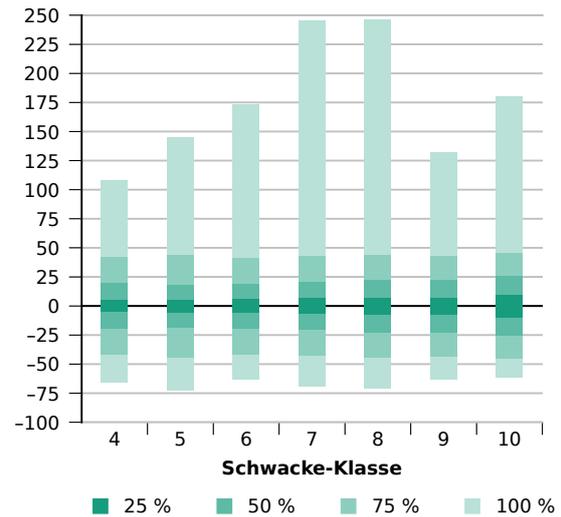
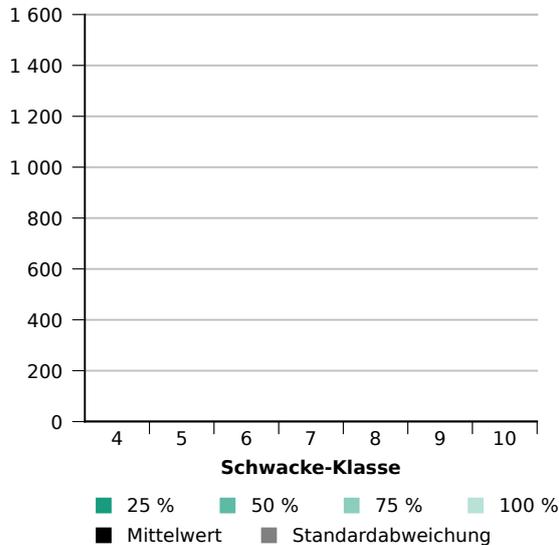


Abbildung 26: Verteilung der Angebotspreise der Interneterhebung um den Mittelwert – Mietdauer 3 Tage

Mittelwert in €



Abweichung vom Mittelwert in %

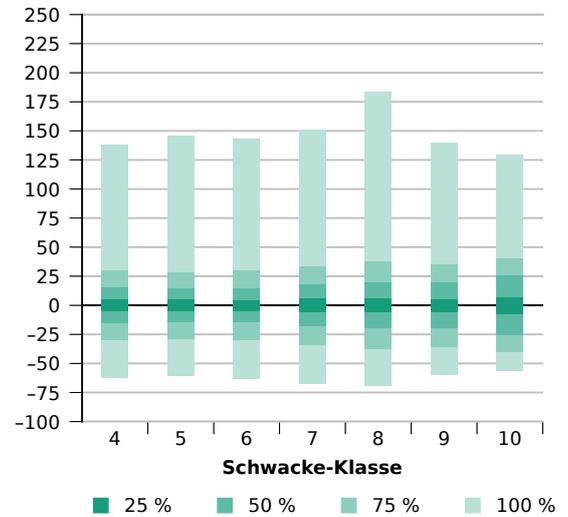
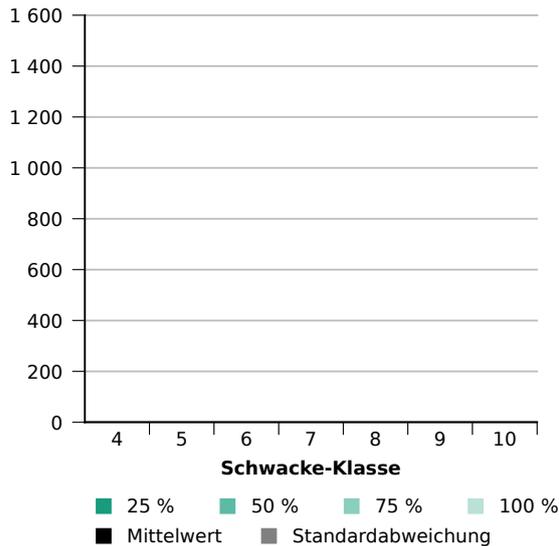


Abbildung 27: Verteilung der Angebotspreise der Interneterhebung um den Mittelwert – Mietdauer 5 Tage

Mittelwert in €



Abweichung vom Mittelwert in %

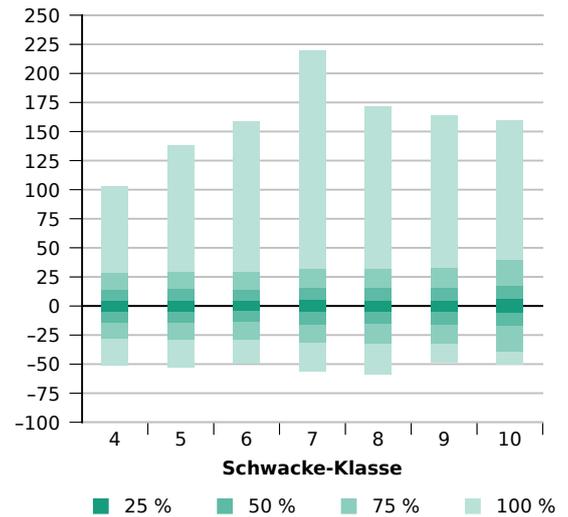


Abbildung 28: Durchschnittliche Abweichung der Interneterhebung vom Mittelwert – Mietdauer 7 Tage

9.4 Einfluss der Mietdauer auf den durchschnittlichen Tagespreis

Abbildung 29 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 20 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 29 zeigt aber auch deutlich, dass sich die durchschnittlichen Tagespreise für die Mietdauer 3 und 5 Tage nur gering 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 allen Klassen um ungefähr 5 bis 10 Prozent sinkt.

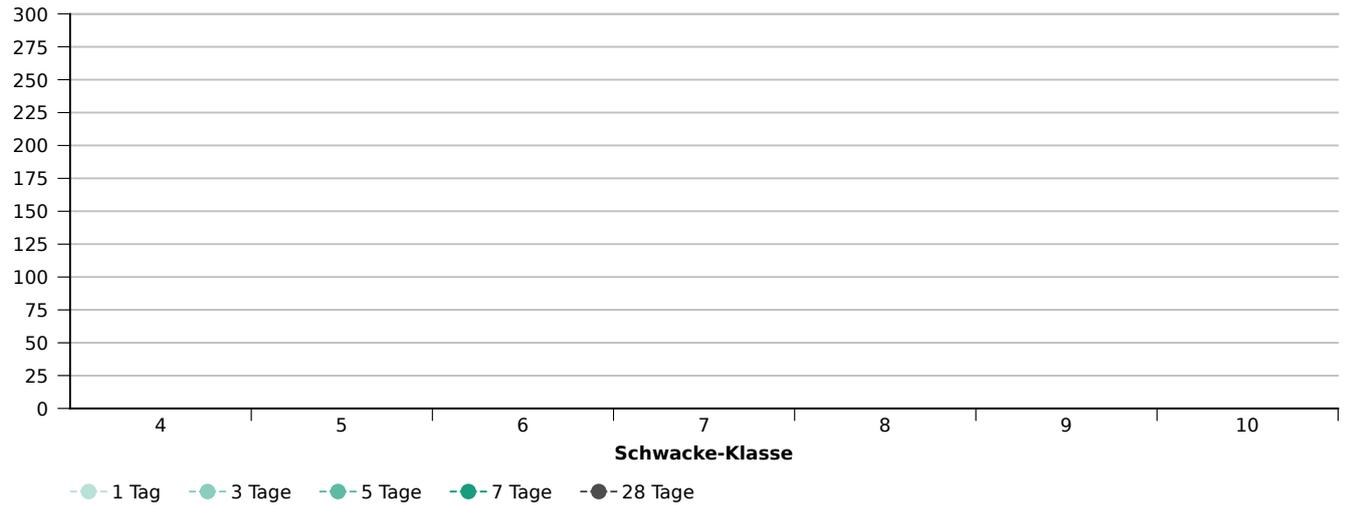
Durchschnittlicher Mietpreis pro Tag in €

Abbildung 29: Durchschnittlicher Tagespreis in Abhängigkeit der Mietdauer

Tabelle 20: Durchschnittlicher Tagespreis in Abhängigkeit von der Mietdauer

Schwacke-Klasse	1 Tag	3 Tage	5 Tage	7 Tage	28 Tage	Abweichung (28 Tage/7 Tage)
4						-4,41 %
5						-5,54 %
6						-8,87 %
7						-8,44 %
8						-10,20 %
9						-6,89 %
10						-11,15 %

Alle Preisangaben in Euro, inklusive Umsatzsteuer | Datenquelle: Marktpreise 2024, Internet, Erhebung Fraunhofer IAO | Gruppierung: Schwacke-Klassen, bundesweit | Fahrzeugarten: Pkw inkl. Geländewagen |
 Enthalten: ≥150 Inklusiv-Kilometer pro Tag, Haftungsbeschränkung erste Preisstufe, jahreszeitlich passende Bereifung | Für die Schwacke-Klassen 1, 2, 3 und 11 gab es 2024 keine bzw. keine ausreichende Anzahl Angebote am Markt

10 Analyse der kurzfristigen Entwicklung der Marktpreise

10.1 Entwicklung der Marktpreise (Internet) im Verlauf des Erhebungszeitraums

Zur Analyse der Marktdynamik umfasst der Erhebungszeitraum fast das gesamte Kalenderjahr 2024 (Buchungen im Zeitraum 4. Januar bis 23. Dezember 2024).

Abbildung 30 zeigt, wie sich die durchschnittlichen Mietwagenpreise aller Klassen im Jahresverlauf verändert haben. Dargestellt sind die prozentualen Abweichungen des gleitenden Durchschnitts (± 7 Erhebungstage) vom Gesamt-Mittelwert der jeweiligen Fahrzeugklasse. Die durchschnittlichen Tagespreise werden ge-

mäß 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 5 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 April bedeutet, dass der durchschnittliche

Abweichung vom Mittelwert in %

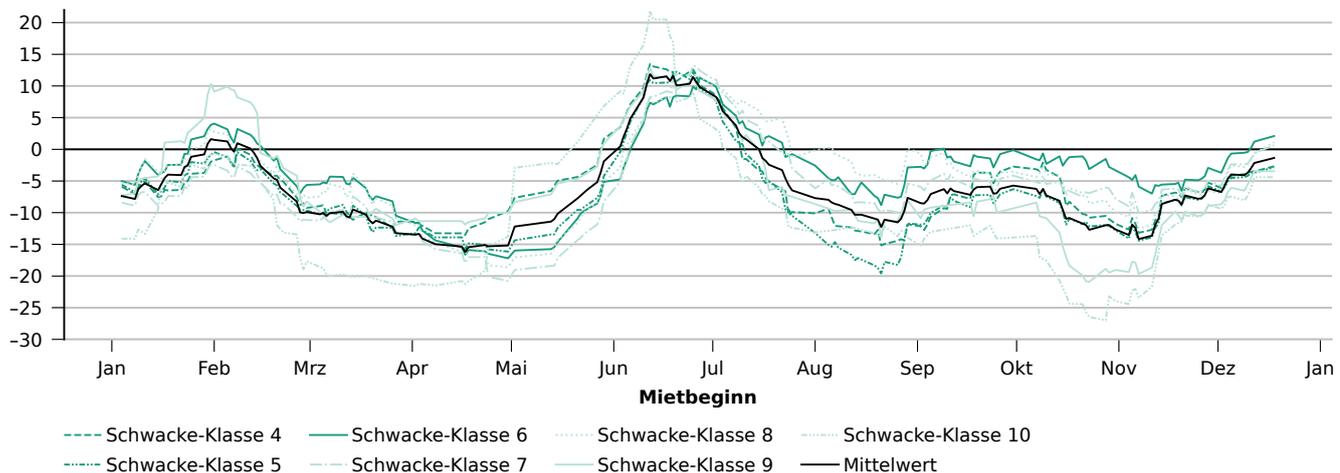


Abbildung 30: Prozentuale Abweichung des gleitenden Durchschnitts der Mietpreise vom jeweiligen Gesamt-Mittelwert, Pkw – Internet

Mietpreis im entsprechenden Zeitraum 15 Prozent niedriger lag als der über den gesamten Erhebungszeitraum gemittelte Mietpreis.

Im Zeitraum der Erhebung schwanken die Marktpreise um ± 15 Prozent im Vergleich zum Jahresdurchschnitt. Die Preisschwankungen stabilisieren sich damit wie im letzten Jahr auf einem relativ niedrigen Niveau. Deutlich zu erkennen sind niedrigere Marktpreise im Zeitraum März bis Mai sowie August bis November. Im Juni und Juli sind hingegen höhere Marktpreise zu verzeichnen. Die Marktpreisentwicklung der meisten Fahrzeugklassen ist dabei sehr ähnlich zur durchschnittlichen Marktpreisentwicklung.

Ähnlich wie in den letzten Jahren lagen die Durchschnittspreise der Fahrzeuge in den Sommermonaten deutlich höher als im Jahresmittel, allerdings liegt die Phase mit höheren Marktpreisen dieses Jahr ungefähr einen Monat früher als in den letzten Jahren. 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. Im Vergleich zu den vorherigen Jahren ist zubeobachten, dass die Schwankungen um den Mittelwert von Jahr zu Jahr geringer ausfallen.

10.2 Entwicklung der Marktpreise (Internet) im Vergleich zum Vorjahr

In der folgenden Auswertung wird die diesjährige Interneterhebung mit der Interneterhebung 2023 verglichen.

Abbildung 31 zeigt, wie stark sich die Marktpreise seit der letzten Erhebung 2023 prozentual geändert haben. Ein positiver Prozentwert bedeutet eine Preissteigerung, ein negativer Wert eine Preissenkung.

In der Abbildung ist für die Mietdauer 5 und 7 Tage eine Stabilisierung der Marktpreise auf dem Vorjahresniveau zu erkennen, während die Marktpreise für die kürzeren Mietdauern für die meisten Klassen zwischen 10 und 15 Prozent angestiegen sind.

Tabelle 21: Interneterhebung: Vergleich zwischen 2024 und 2023, Pkw – bundesweit

Schwacke-Klasse	1 Tag			3 Tage			5 Tage			7 Tage		
	Mittelwert 2023	Mittelwert 2024	Abweichung (2024/2023)	Mittelwert 2023	Mittelwert 2024	Abweichung (2024/2023)	Mittelwert 2023	Mittelwert 2024	Abweichung (2024/2023)	Mittelwert 2023	Mittelwert 2024	Abweichung (2024/2023)
4			13,8%			12,5%			-1,0%			-2,2%
5			11,4%			14,2%			-2,9%			-1,8%
6			15,7%			11,0%			-0,2%			-1,3%
7			12,2%			7,3%			-5,0%			-6,0%
8			20,1%			14,4%			0,3%			0,3%
9			20,8%			8,7%			-4,7%			-4,8%
10			39,3%			39,9%			10,3%			-0,6%

Alle Preisangaben in Euro, inklusive Umsatzsteuer | Datenquelle: Marktpreise 2023 und 2024, Internet, Erhebung Fraunhofer IAO | Gruppierung: Schwacke-Klassen, bundesweit | Fahrzeugarten: Pkw inkl. Geländewagen |
 Enthalten: ≥ 150 Inklusiv-Kilometer pro Tag, Haftungsbeschränkung erste Preisstufe, jahreszeitlich passende Bereifung | Für die Schwacke-Klassen 1, 2, 3 und 11 gab es 2024 keine bzw. keine ausreichende Anzahl Angebote am Markt

Abweichung zum Vorjahr in %

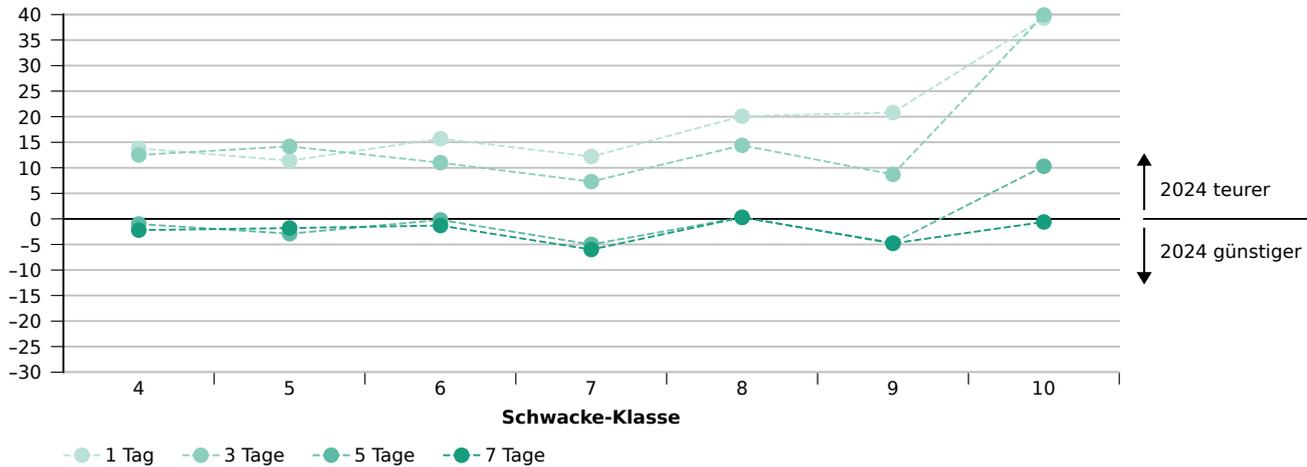


Abbildung 31: Interneterhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2024 und 2023, Pkw – bundesweit

10.3 Entwicklung der Marktpreise (Telefon) im Vergleich zum Vorjahr

Die telefonisch erhobenen Marktpreise liegen für die Mietdauer 5 und 7 Tage leicht unterhalb des Vorjahresniveaus. Für die kürzeren Mietdauern sind die Marktpreise im Vergleich zum Vorjahr für fast alle Klassen minimal gestiegen.

Tabelle 22: Telefonerhebung: Vergleich zwischen 2024 und 2023, Pkw – bundesweit

Schwacke-Klasse	1 Tag			3 Tage			5 Tage			7 Tage		
	Mittelwert 2023	Mittelwert 2024	Abweichung (2024/2023)	Mittelwert 2023	Mittelwert 2024	Abweichung (2024/2023)	Mittelwert 2023	Mittelwert 2024	Abweichung (2024/2023)	Mittelwert 2023	Mittelwert 2024	Abweichung (2024/2023)
4			13,2%			14,5%			-7,6%			-8,3%
5			11,9%			0,9%			-9,2%			-5,1%
6			7,7%			6,3%			-4,5%			-1,0%
7			5,4%			2,4%			-8,1%			-6,9%
8			6,0%			5,2%			-3,2%			-10,6%
9			5,7%			7,7%			-9,1%			-11,6%
10			-17,9%			-6,9%			-14,6%			-21,8%

Alle Preisangaben in Euro, inklusive Umsatzsteuer | Datenquelle: Marktpreise 2023 und 2024, Telefon, Erhebung Fraunhofer IAO | Gruppierung: Schwacke-Klassen, bundesweit | Fahrzeugarten: Pkw inkl. Geländewagen |
Enthalten: ≥150 Inklusiv-Kilometer pro Tag, Haftungsbeschränkung erste Preisstufe, jahreszeitlich passende Bereifung | Für die Schwacke-Klassen 1, 2, 3 und 11 gab es 2024 keine bzw. keine ausreichende Anzahl Angebote am Markt

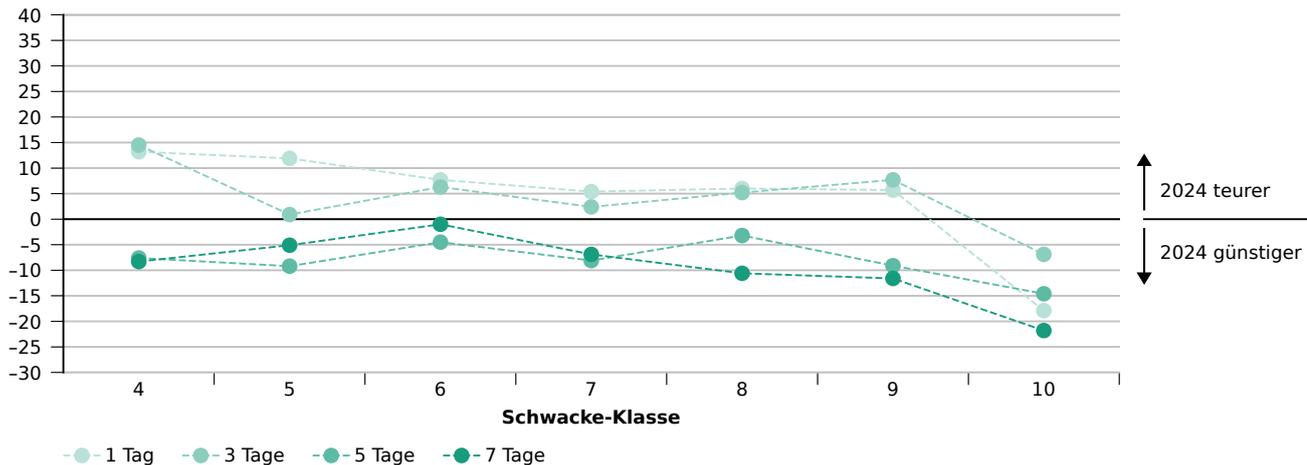
Abweichung zum Vorjahr in %

Abbildung 32: Telefonerhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2024 und 2023, Pkw – bundesweit

10.4 Entwicklung der Marktpreise (Telefon) im Vergleich zum Vorjahr nach Anbietergruppen

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

Die betrachteten Preise stammen alle aus den Telefonerhebungen.

Abbildung 33 zeigt, dass sich die Marktpreisentwicklungen je nach Fahrzeugklasse und Anmietdauer deutlich zwischen den beiden Anbieterkategorien unterscheiden. Tendenziell sind die Marktpreise der Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit bei telefonischer Erhebung im Vergleich zum Vorjahr etwas stärker gesunken als die Marktpreise der sonstigen Anbieter.

11 Analyse der mittelfristigen Entwicklung der Marktpreise 2020 bis 2024

Wichtiger Hinweis

Der Vergleich der durchschnittlichen Marktpreise der Jahre ab 2022 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 zuvor. Dies führt zu leichten Preissteige-

rungen der durchschnittlichen Preise der Klassen. Das Kapitel 2.6 des Marktpreispiegel 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 Marktpreisentwicklungen der letzten fünf Jahre dargestellt. Als Referenzwerte werden die Marktpreise von 2020 zugrunde gelegt.

In den Abschnitten 11.1 bis 11.3 steht die Marktpreisentwicklung der vergangenen fünf Jahre im Mittelpunkt. Hier wurde auf die Darstellung aller Klassen aus Gründen der Übersichtlichkeit und Lesbarkeit verzichtet. Als typische Mietwagensegmente bzw. -klassen nach Schwacke- und ACRISS-Klassifikation werden folgende Klassen dargestellt: Kleinwagen (Schwacke-Klasse 4 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 Marktpreis vom Referenzwert 2020, hier als 0 Prozent angenommen, abweicht. Ein positiver Prozentwert bedeutet eine Preissteigerung gegenüber 2020, ein negativer Prozentwert zeigt eine Preisreduzierung gegenüber 2020 an. Die Analyse wurde jeweils für die drei Anmietzeiträume 1, 3 und 7 Tage durchgeführt.

In den Abschnitten 11.4 bis 11.6 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 2020, 2022 und 2024 beschränkt. In diesen Abschnitten wurde von einer Preisindexierung abgesehen – stattdessen wird der Marktpreis selbst dargestellt.

11.1 Entwicklung der Marktpreise (Internet) der Schwacke-Klassen 4, 6 und 8

Die folgenden drei Abbildungen zeigen die Marktpreisentwicklungen für die Schwacke-Klassen 4, 6 und 8 in Bezug auf den Mittelwert 2020. Ein Wert von knapp 20 Prozent bei Klasse 6 für eine Anmietung von 7 Tagen im Jahr 2024 bedeutet, dass es von 2020 bis 2024 zu einer Preissteigerung von knapp 20 Prozent kam. In der gleichen Klasse kam es mit gleicher Anmietdauer bis 2022 zu einer Preissteigerung von 50 Prozent.

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

Für Fahrzeuge aller drei betrachteter Schwacke-Klassen stiegen die Mietpreise bis 2022 um ungefähr 40 Prozent. Von 2022 bis 2023 sanken die Marktpreise der Klassen wieder deutlich. Für kurze Mietdauern stiegen die Marktpreise im letzten Jahr wieder an, während für eine Mietdauer von 7 kaum eine Änderung der Marktpreise zu verzeichnen war.

Abweichung zum Referenzjahr in %

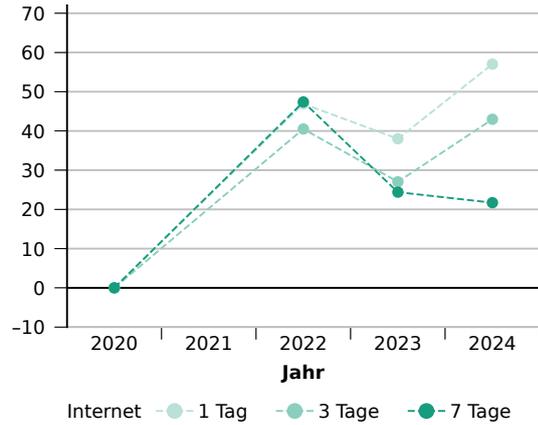


Abbildung 34: Durchschnittliche Abweichung der Marktpreise von 2020 bis 2024 für Schwacke-Klasse 4 in Bezug auf den Marktpreis 2020, Pkw – bundesweit, Internet

Abweichung zum Referenzjahr in %

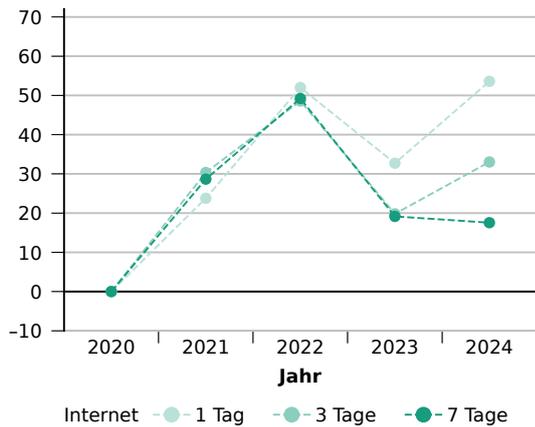


Abbildung 35: Durchschnittliche Abweichung der Marktpreise von 2020 bis 2024 für Schwacke-Klasse 6 in Bezug auf den Marktpreis 2020, Pkw – bundesweit, Internet

Abweichung zum Referenzjahr in %

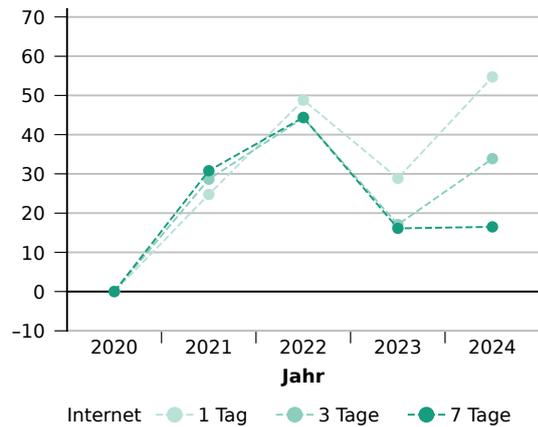


Abbildung 36: Durchschnittliche Abweichung der Marktpreise von 2020 bis 2024 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Marktpreis 2020, Pkw – bundesweit, Internet

11.2 Entwicklung der Marktpreise (Internet) der ACRISS-Klassen M, C und I

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

Für alle drei betrachteten ACRISS-Klassen können sehr ähnliche Marktpreisentwicklungen beobachtet werden: deutlich gestiegene Marktpreise bis 2022 und sinkende Marktpreise von 2022 bis 2023. Von 2023 auf 2024 steigende Marktpreise für kurze Mietdauern und gleichbleibende Marktpreise für eine Mietdauer von 7 Tagen.

Abweichung zum Referenzjahr in %

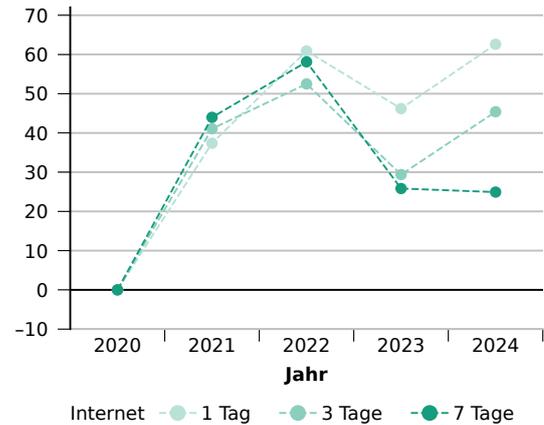


Abbildung 37: Durchschnittliche Abweichung der Marktpreise von 2020 bis 2024 für ACRISS-Klasse M in Bezug auf den Marktpreis 2020, Pkw – bundesweit, Internet

Abweichung zum Referenzjahr in %

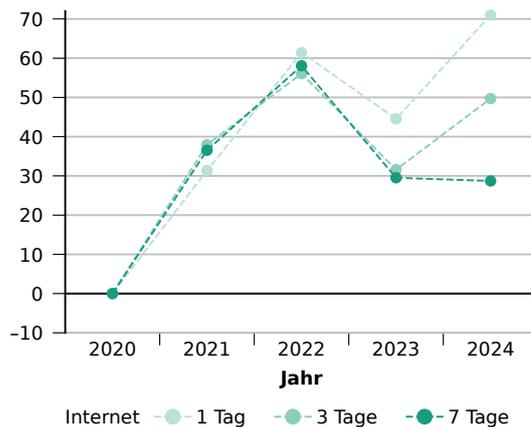


Abbildung 38: Durchschnittliche Abweichung der Marktpreise von 2020 bis 2024 für ACRISS-Klasse C in Bezug auf den Marktpreis 2020, Pkw – bundesweit, Internet

Abweichung zum Referenzjahr in %

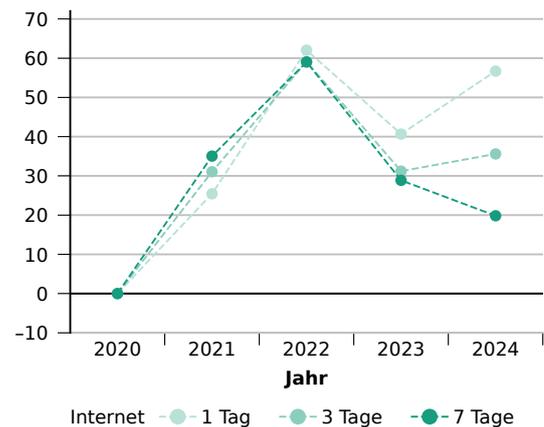


Abbildung 39: Durchschnittliche Abweichung der Marktpreise von 2020 bis 2024 für ACRISS-Klasse I in Bezug auf den Marktpreis 2020, Pkw – bundesweit, Internet

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

11.3 Entwicklung der Marktpreise (Telefon) der Schwacke-Klassen 4, 6 und 8

Die folgenden drei Abbildungen zeigen die Marktpreisentwicklungen für die Telefonerhebung.

Für alle drei betrachteten Fahrzeugklassen pendeln sich die Marktpreise 2024 für 3 und 7 Tage Mietdauer nach anfänglichen Preissteigerungen wieder auf dem Niveau von 2020 ein, während für die Mietdauer von 1 Tag in allen Klassen eine deutliche Steigerung der Marktpreise zu verzeichnen ist.

Abweichung zum Referenzjahr in %

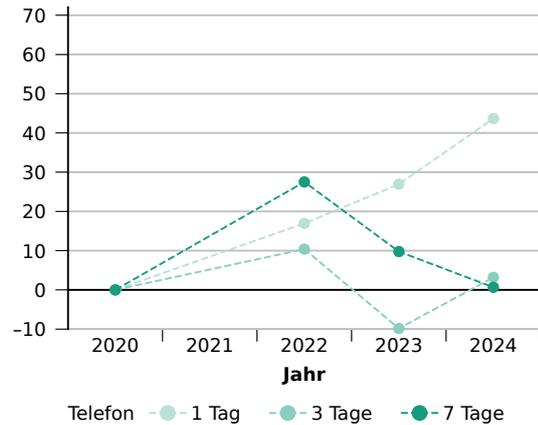


Abbildung 40: Durchschnittliche Abweichung der Marktpreise von 2020 bis 2024 für Schwacke-Klasse 4 in Bezug auf den Marktpreis 2020, Pkw – bundesweit, Telefon

Abweichung zum Referenzjahr in %

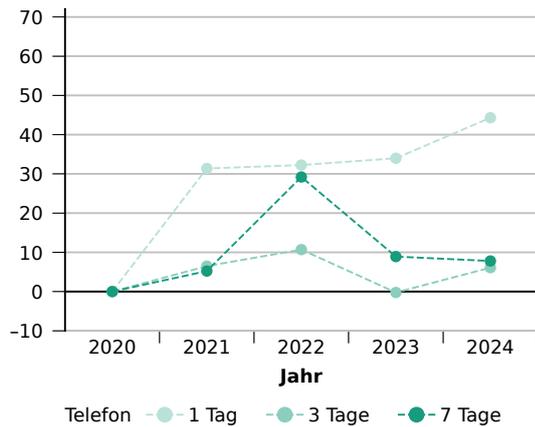


Abbildung 41: Durchschnittliche Abweichung der Marktpreise von 2020 bis 2024 für Schwacke-Klasse 6 in Bezug auf den Marktpreis 2020, Pkw – bundesweit, Telefon

Abweichung zum Referenzjahr in %

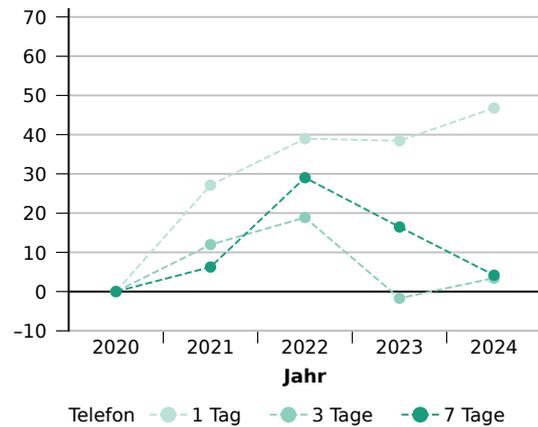


Abbildung 42: Durchschnittliche Abweichung der Marktpreise von 2020 bis 2024 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Marktpreis 2020, Pkw – bundesweit, Telefon

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

11.4 Entwicklung der Marktpreise (Internet), gruppiert nach Schwacke-Klassen für die Jahre 2020, 2022 und 2024

In den folgenden drei Abschnitten 11.4 bis 11.6 werden die Marktpreisentwicklungen für alle Klassen nach Schwacke- sowie ACRISS-Klassifikation dargestellt. Zur besseren Übersichtlichkeit werden die einzelnen Erhebungszeiträume 1, 3 und 7 Tage für die Jahre 2020, 2022 und 2024 getrennt voneinander betrachtet.

Die folgenden Abbildungen zeigen, dass die Marktpreise für eine Mietdauer von 1 Tag und 3 Tagen 2022 und 2024 auf sehr ähnlichem Niveau deutlich oberhalb der Marktpreise von 2020 lagen. Bei einer Mietdauer von 7 Tagen hingegen liegen die Marktpreise 2024 nur leicht über den Marktpreisen 2020.

Mittelwert in €

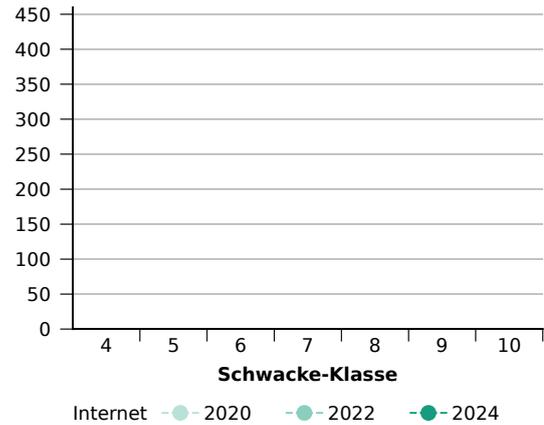


Abbildung 43: Marktpreise für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 4 bis 10 für 2020, 2022 und 2024, Pkw – bundesweit, Internet

Mittelwert in €

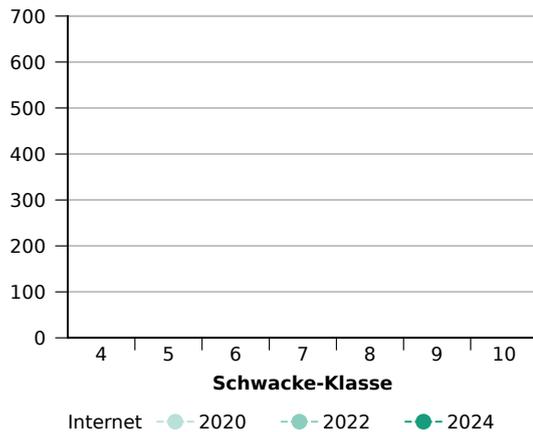


Abbildung 44: Marktpreise für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 4 bis 10 für 2020, 2022 und 2024, Pkw – bundesweit, Internet

Mittelwert in €

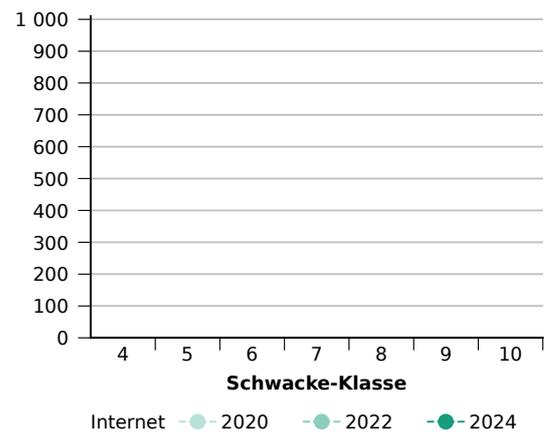


Abbildung 45: Marktpreise für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 4 bis 10 für 2020, 2022 und 2024, Pkw – bundesweit, Internet

11.5 Entwicklung der Marktpreise (Internet), gruppiert nach ACRISS-Klassen für die Jahre 2020, 2022 und 2024

In der folgenden Auswertung werden die Marktpreise der Interneterhebung nach der ACRISS-Klassifikation für die Jahre 2020, 2022 und 2024 miteinander verglichen.

Die folgenden Abbildungen zeigen, dass die Marktpreise für die Mietdauer von 1 Tag und 3 Tagen 2022 und 2024 auf sehr ähnlichem Niveau, deutlich oberhalb der Marktpreise von 2020 lagen. Bei einer Mietdauer von 7 Tagen hingegen liegen die Marktpreise 2024 nur leicht über den Marktpreisen 2020.

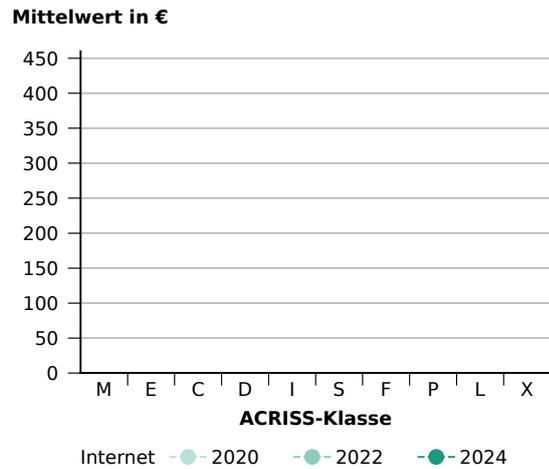


Abbildung 46: Marktpreise für 1 Tag Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2020, 2022 und 2024, Pkw – bundesweit, Internet

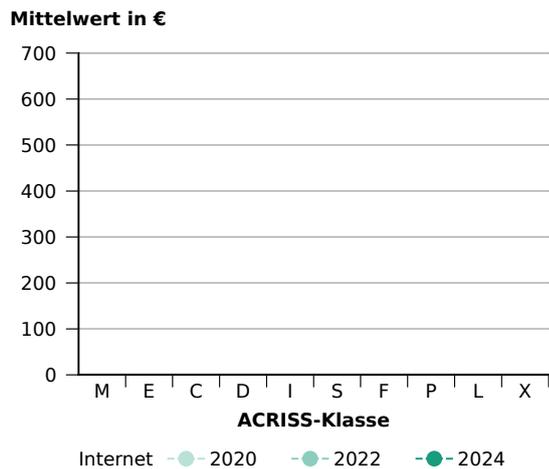


Abbildung 47: Marktpreise für 3 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2020, 2022 und 2024, Pkw – bundesweit, Internet

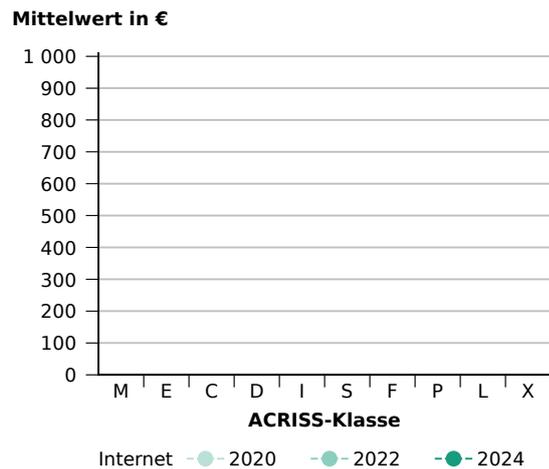


Abbildung 48: Marktpreise für 7 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2020, 2022 und 2024, Pkw – bundesweit, Internet

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

11.6 Entwicklung der Marktpreise (Telefon), gruppiert nach Schwacke-Klassen für die Jahre 2020, 2022 und 2024

In der folgenden Auswertung werden die Mittelwerte der Telefonerhebung nach der Schwacke-Klassifikation für die Jahre 2020, 2022 und 2024 miteinander verglichen.

Für die Mietdauer von 1 Tag liegen die Marktpreise 2022 und 2024 auf sehr ähnlichem Niveau, merklich oberhalb der Marktpreise 2020. Bei einer Mietdauer von 3 Tagen sind die Unterschiede zwischen den Jahren marginal mit vergleichsweise niedrigen Marktpreisen in 2024. Für 7 Tage Mietdauer waren 2022 höhere Marktpreise zu verzeichnen, die Marktpreise für 2020 und 2024 hingegen unterscheiden sich fast ausschließlich für die Schwacke-Klasse 10.

Mittelwert in €

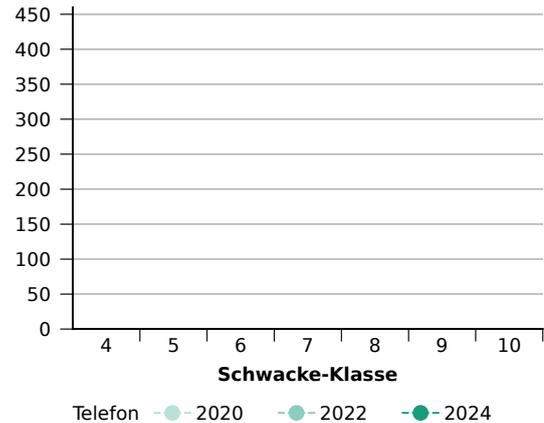


Abbildung 49: Marktpreise für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 4 bis 10 für 2020, 2022 und 2024, Pkw – bundesweit, Telefon

Mittelwert in €

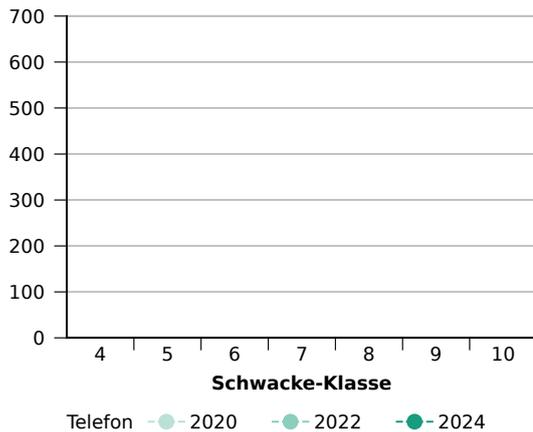


Abbildung 50: Marktpreise für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 4 bis 10 für 2020, 2022 und 2024, Pkw – bundesweit, Telefon

Mittelwert in €

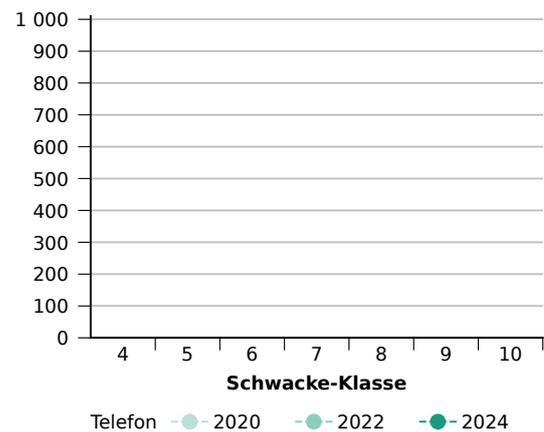


Abbildung 51: Marktpreise für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 4 bis 10 für 2020, 2022 und 2024, Pkw – bundesweit, Telefon

12 Zusammenfassung und Ausblick

Die Marktstudie 2024 wurde von dem neutralen Forschungsinstitut Fraunhofer IAO auf Basis wissenschaftlich fundierter Methoden und Erfahrungen der Marktstudien 2008 bis 2023 durchgeführt. Die Abfrage unter typischen Anmietbedingungen ermöglichte die Ermittlung marktüblicher Preise. Detaillierte Ergebnisse für zwei Erhebungen auf Basis von etwa 756 000 Einzeldaten stellen eine umfassende Basis für die Markteinschätzung dar. Erstmals wurden für die Ausgabe 2013 die Marktpreise 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. Seit 2020 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 Marktpreis analysieren. Hierbei wird auch untersucht, wie eine längere Mietdauer die durchschnittlichen Tagespreise beeinflusst. Auch die Verfügbarkeit und die Marktpreise von Elektrofahrzeugen in der Vermietung wurden 2023 zum ersten Mal analysiert und ausführlich dargestellt. 2024 wurden entsprechend der Marktentwicklung die Auswertung von Pkw und Geländewagen/SUVs gemeinsam durchgeführt. Ausführlich beleuchtet Kapitel 3.3 die Hintergründe der gemeinsamen Auswertung.

2024 wurden keine Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 1 bis 3 in der allgemeinen Vermietung per Internet angeboten. Auch im Rahmen der Telefonerhebung war es trotz intensiver Bemühungen um Angebote in diesen Klassen nicht möglich ausreichend Angebote zu ermitteln, um statistisch relevante Werte ausweisen zu können. Konkret wurde in mehr als tausend Telefonaten nach vergleichbaren Fahrzeugen gefragt, dennoch waren über den gesamten Erhebungszeitraum, deutschlandweit über alle vier abgefragten Mietdauern, weniger als 50 Angebote für Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 3 und keine Angebote für Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 1 und 2 zu ermitteln. Daher muss davon ausgegangen werden, dass Fahrzeuge der Klassen 1 bis 3 üblicherweise nicht in der Vermietung verfügbar sind. Ausführliche Informationen zur Verfügbarkeit der Schwacke-Klasse 3 finden sich in Kapitel 3.5.

Besonders die hohen Fahrzeugklassen 10 und 11 werden, wie schon seit dem 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. Auf Grund der sehr niedrigen Anzahl verbindlicher Angebote für Schwacke-Klasse 11, muss davon ausgegangen werden, dass diese Fahrzeuge üblicherweise nicht in der Vermietung verfügbar sind. Daher sind keine Marktpreise für die Schwacke-Klasse 11 in der Studie aufgeführt.

Eine Abbildung von Marktpreisen 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 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 Marktpreise von Elektrofahrzeugen liegen für die Schwacke-Klassen 5 und 7 vergleichbar zu ähnlich ausgestatteten Verbrennern und für die Klassen 8, 9 und 10 leicht unterhalb der Marktpreise ähnlich ausgestatteter Verbrenner. Detailliert wird das Angebot und die Marktpreise von Elektrofahrzeugen in Kapitel 6 beleuchtet.

Die Erhebungen zeigen auch 2024 wieder, dass das Internet kein Sondermarkt, mit grundsätzlich günstigeren Marktpreisen, 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 der Mietwagenmarkt 2024 eine Preisdynamik von ± 15 Prozent. Um der Marktdynamik gerecht zu werden und umfangreiche Informationen zur Preisentwicklung darstellen zu können, umfasst der Erhebungszeitraum fast das volle Kalenderjahr. Kapitel 10.1 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 9.3 mit der Schwankung der Preise um den Mittelwert.

Auf Basis der bewährten Methodik des Fraunhofer IAO wurde in der hier vorliegenden Marktstudie 2024 eine umfassende Erhebung und Analyse der deutschlandweiten Marktpreise von Mietwagen durchgeführt. Die Informationen sollen für alle Personen, die am Mietwagenmarkt interessiert oder an Regulierungsprozessen beteiligt sind, eine wichtige Informationsgrundlage bilden.

13 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
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.	KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
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

14 Literaturverzeichnis

[ACRISS 2024]

Association of Car Rental Industry Systems Standards; <http://www.acriss.org/>; abgerufen im Dezember 2024.

[ADAC 2023a]

SUV oder Geländewagen: Was ist was?; <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/auto/suv-oder-gelaendewagen/>; abgerufen im Dezember 2024.

[ADAC 2023b]

SUV-Modelle im Test: Kaufberatung und die besten SUVs; <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/auto/suv-kaufberatung/>; abgerufen im Dezember 2024.

[ADAC 2024]

ADAC Autokatalog – Automarken und Modelle, <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/>; abgerufen im Dezember 2024.

[DasTelefonbuch]

Das Telefonbuch; DTM Deutsche Tele Medien GmbH, <http://www.dastelefonbuch.de>, abgerufen im Januar 2024.

[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 2024.

[Heß 2007]

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

[KBA 2023]

KBA Statistik Neuzulassungen, https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/Segmente/n_segmente_node.html?yearFilter=2023; abgerufen im Dezember 2024.

[KBA 2024]

Neuzulassungen von Personenkraftwagen nach Segmenten und Modellreihen – Monatsergebnisse, https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/MonatlicheNeuzulassungen/monatl_neuzulassungen_node.htm; abgerufen im Dezember 2024.

[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 2024.

[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.

[RND 2020]

Redaktionsnetzwerk Deutschland: Datenanalyse: Autos werden nicht erst seit dem SUV-Boom größer, <https://www.rnd.de/wirtschaft/datenanalyse-autos-werden-nicht-erst-seit-dem-suv-boom-grosser-6GTM66RRNJEC7EYHR3FQS7Y24Y.html>; abgerufen im Dezember 2024.

[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.

[Statista 2024]

Statista GmbH: SUV-Anteil erreicht 2023 neuen Rekordwert, <https://de.statista.com/infografik/19572/anzahl-der-neuzulassungen-von-suv-in-deutschland/>; abgerufen im Dezember 2024.

[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.

[ZDF 2024]

ZDF Panorama: Entwicklungen am Pkw-Markt - SUV-Debatte: So sind die Autos gewachsen, <https://www.zdf.de/nachrichten/panorama/suv-pkw-e-auto-markt-entwicklung-parkplatz-100.html>; abgerufen im Dezember 2024.

Anhang A – Eingruppierung von Fahrzeugen nach ACRISS

Der Mietwagenmarkt klassifiziert Fahrzeuge nach der ACRISS-Klassifikation. Eine Beschreibung des Systems ist unter [ACRISS 2024] dargestellt.

Die Bedeutung des ersten Buchstabens sowie mögliche Beispielfahrzeuge sind in Tabelle 24 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 24: Bedeutung der ersten Stelle des ACRISS-Codes und Eingruppierung von Beispielfahrzeugen nach ACRISS-Klassifikation im Rahmen der Preisermittlung

1. Stelle des ACRISS-Codes	Bedeutung	Fahrzeuge
M	Mini	FIAT 500, Toyota Aygo, Hyundai i10
E	Kleinwagen	Opel Corsa , Seat Ibiza, VW Polo, Ford Fiesta, Citroen C3
C	Kompaktklasse	VW Golf, Seat Leon , Seat Arona, Ford Focus, Renault Captur, Opel Astra, Ford Focus Turnier , Opel Crossland, Opel Mokka, Skoda Kamiq, Hyundai i30, Peugeot 308 Kombi, VW T-Cross , Peugeot 408 , BMW M135, CUPRA Leon Sportstourer
D	Kompaktklasse Elite	BMW 1er, Audi A3, VW Golf Variant, Opel Astra Sportstourer, MINI Countryman
I	Mittelklassewagen	Skoda Octavia, Seat Ateca, NISSAN Qashqai, Citroen C5 X, VW T-Roc, BMW 2er Gran Coupe, Opel Grandland, Skoda Octavia Kombi, Ford Kuga, Skoda Karoq, Mazda 6, Citroen C4 Limousine, Jeep Renegade HYBRID
S	Standardklasse	VW Passat, Ford Kuga , AUDI Q3, BMW 2er Active Tourer, Ford Kuga mit Anhänger-Kupplung, Lynk & Co 01 HYBRID, VW Passat Variant, VW Tiguan, BMW M235 GranCoupé , VW Arteon Kombi, VW Tiguan Allspace, Audi A3 Sportback, Skoda Superb Combi
F	Gehobene Mittelklasse	BMW 3er, Volvo XC60, BMW 2er, Audi A4, Audi A4 Kombi, Citroen DS7 Crossback, Mercedes C-Klasse T-Modell (Kombi), Audi A4 Avant, Mercedes C-Klasse, Volvo S60
P	Premiumklasse	Audi A6, BMW 520, Audi Q5 40, VW Touareg , Mercedes E-Klasse, BMW 420 Coupé, BMW Z4 Roadster
L	Luxusklasse	Audi A6 45, Audi A6 40 Avant (Kombi), BMW X3 M40, BMW X3 30 , Audi A6 45 Avant (Kombi), Audi A5 Cabriolet, BMW 430 Coupé
X	Spezial	BMW X5, BMW X7

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 32 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Auftraggeber der Fraunhofer-Gesellschaft sind Industrieunternehmen, Dienstleistungsunternehmen und die öffentliche Hand (<http://www.fraunhofer.de>).

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

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

Unter einer gemeinsamen Institutsleitung arbeiten am Fraunhofer IAO und dem IAT über 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 2024 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.