



Fraunhofer

IAO

FRAUNHOFER-INSTITUT FÜR ARBEITSWIRTSCHAFT UND ORGANISATION IAO

MARKTPREISSPIEGEL MIETWAGEN DEUTSCHLAND 2010



FRAUNHOFER



Marktpreisspiegel
MIETWAGEN

Marktpreisspiegel Mietwagen
Deutschland 2010

Impressum

Kontaktadresse:
Fraunhofer-Institut für
Arbeitswirtschaft und Organisation
Nobelstraße 12
70569 Stuttgart
Telefon: + 49 (0) 7 11/970-51 20
Telefax: + 49 (0) 7 11/9 70-51 11
E-Mail: mietwagenstudie@iao.fraunhofer.de
URL: <http://mietwagenspiegel.iao.fraunhofer.de>

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

ISBN: 978-38396-0111-2

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

© by FRAUNHOFER IAO, 2010

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

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

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

Die Bereitstellung der Daten in dieser Studie beruht auf
Angaben Dritter und erfolgt ohne Anspruch und Garantie auf
Richtigkeit, Aktualität oder Vollständigkeit der Daten Dritter.
Der Herausgeber bzw. die Autoren übernehmen keine
Haftung für eventuell verbliebene fehlerhafte Angaben und
deren Folgen aufgrund fehlerhafter Angaben Dritter.
Die Daten wurden im Zeitraum 12. April bis 23. August 2010
erhoben.

Inhalt

Fraunhofer »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2010« in Kürze	9
1 Einleitung	11
2 Methodik	13
2.1 Anforderungen an Methodik und Studie	13
2.2 Beschreibung der Methodik	17
2.2.1 Vorgehensweise für die Studie	17
2.2.2 Elemente der Methodik	18
2.2.3 Basisdaten	20
2.3 Durchführung der Erhebungen	22
2.3.1 Erhebung auf Internetbasis	22
2.3.2 Erhebung auf telefonischer Basis	23
2.4 Auswertung der ermittelten Daten	26
2.5 Erfahrungen	27
2.5.1 Erhebung auf Internetbasis	27
2.5.2 Erhebung auf telefonischer Basis	27
2.5.3 Klassifizierung von Fahrzeugen	28
3 Mietwagenpreise auf Internet-Basis für Personenkraftwagen (Pkw)	30
3.1 Erläuterung der Tabellen	30
3.2 Ergebnisse nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	33
3.3 Ergebnisse nach Schwacke-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	34
3.4 Ergebnisse nach Schwacke-Klassifikation für den zweistelligen Postleitzahlbereich	37
3.5 Ergebnisse nach Schwacke-Klassifikation für die 20 größten deutschen Städte	61
3.6 Ergebnisse nach ACRISS-Klassifikation bundesweit	66
3.7 Ergebnisse nach ACRISS-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	67
3.8 Ergebnisse nach ACRISS-Klassifikation für den zweistelligen Postleitzahlbereich	70
3.9 Ergebnisse nach ACRISS-Klassifikation für die 20 größten deutschen Städte	94
4 Mietwagenpreise auf Internet-Basis für Geländewagen	99
4.1 Erläuterung der Tabellen	99
4.2 Ergebnisse nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	100
4.3 Ergebnisse nach Schwacke-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	101
4.4 Ergebnisse nach ACRISS-Klassifikation bundesweit	102
4.5 Ergebnisse nach ACRISS-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	103

5	Abhängigkeit des Preises vom Anmietzeitpunkt	105
6	Mietwagenpreise telefonische Erhebung	107
6.1	Erläuterung der Tabellen	107
6.2	Ergebnisse nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	109
6.3	Ergebnisse nach Schwacke-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlenbereich	110
7	Auswertungen und Interpretation der Ergebnisse	113
7.1	Preisschwankungen zwischen Postleitzahlbereichen	113
7.2	Vergleich der Anbietergruppen bei telefonischer Erhebung	113
7.3	Vergleich zwischen telefonischer Erhebung und Internet-Erhebung	116
8	Einordnung der Ergebnisse im Vergleich	118
8.1	Vergleich der Internet-Erhebung 2010 mit 2009	118
8.2	Vergleich der telefonischen Erhebung 2010 mit 2009	120
8.3	Vergleich der telefonischen Erhebungen: Internetanbieter und sonstige Anbieter 2010 mit 2009	122
8.4	Vergleich der telefonischen Erhebung und der Internet-Erhebung mit 2009 [Schwacke 2009]	124
9	Zusammenfassung und Ausblick	125
10	Glossar und Abkürzungsverzeichnis	126
11	Literaturverzeichnis	127
	Anhang A – ACRISS-Klassifikation	129
	Anhang B – Informationen zu Fraunhofer IAO	130

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Anzahl aktueller Fahrzeugausführungen VW Golf VI in bestimmter Schwacke-Klasse	28
Tabelle 3:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	33
Tabelle 4:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – einstelliger PLZ-Bereich	34
Tabelle 5:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – zweistelliger PLZ-Bereich	37
Tabelle 6:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, 20 größten deutschen Städte	61
Tabelle 7:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – bundesweit	66
Tabelle 8:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – einstelliger PLZ-Bereich	67
Tabelle 9:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – zweistelliger PLZ-Bereich	70
Tabelle 10:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – 20 größten deutschen Städte	94
Tabelle 11:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	100
Tabelle 12:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Geländewagen – einstelliger PLZ-Bereich	101
Tabelle 13:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	102
Tabelle 14:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Geländewagen – einstelliger PLZ-Bereich	103
Tabelle 15:	Ergebnisse der telefonischen Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	109
Tabelle 16:	Ergebnisse der telefonischen Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – einstelliger PLZ-Bereich	110
Tabelle 17:	Telefonische Erhebung: Vergleich der Durchschnittswerte von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	115
Tabelle 18:	Vergleich zwischen telefonischer Erhebung und Internet-Erhebung, Pkw – bundesweit	116
Tabelle 19:	Internet-Erhebung: Vergleich zwischen 2010 und 2009, Pkw – bundesweit	119

Tabelle 20:	Telefonische Erhebung: Vergleich zwischen 2010 und 2009, Pkw – bundesweit	121
Tabelle 21:	Telefonische Erhebung: Vergleich zwischen 2010 und 2009 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	123
Tabelle 22:	Bedeutung der ersten Stelle des SIPP-Codes nach ACRISS-Klassifikation	129

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Vorgehensweise bei der Studiererstellung	17
Abbildung 2:	Internetenerhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlenbereichen, bundesweit	23
Abbildung 3:	Internetenerhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke-Klassifikation, bundesweit	24
Abbildung 4:	Internetenerhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach ACRISS, bundesweit	24
Abbildung 5:	Telefonische Erhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlenbereichen, bundesweit	25
Abbildung 6:	Telefonische Erhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke, bundesweit	26
Abbildung 7:	Erläuterung der Ergebnistabellen für die Internet-Erhebung (Tabellenausschnitt aus Kapitel 3.3)	31
Abbildung 8:	Mittelwerte der Preise für Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	33
Abbildung 9:	Mittelwerte der Preise für Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – bundesweit	66
Abbildung 10:	Mittelwerte der Preise für Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	100
Abbildung 11:	Mittelwerte der Preise für Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	102
Abbildung 12:	Durchschnittliche Abweichung des Anmietpreises in Abhängigkeit vom Anmietzeitpunkt im Vergleich zum Anmietpreis in sieben Tagen	105
Abbildung 13:	Erläuterung der Ergebnistabellen für die telefonische Erhebung (Tabellenausschnitt aus Kapitel 7.3)	107
Abbildung 14:	Mittelwerte der Preise für telefonischen Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	109
Abbildung 15:	Beispiel – Mittelwerte \pm Standardabweichung für Fahrzeuge der Klasse 5, Anmietdauer 3 Tage, Internet-Erhebung – Pkw, zweistelliger PLZ-Bereich	113
Abbildung 16:	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung der Durchschnittswerte von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	115
Abbildung 17:	Vergleich Mittelwerte für telefonische Erhebung und Internet-Erhebung, Pkw – bundesweit	116
Abbildung 18:	Prozentuale Abweichung zwischen telefonischer Erhebung und Internet-Erhebung, Pkw – bundesweit	117
Abbildung 19:	Internet-Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2010 und 2009, Pkw – bundesweit	119

Abbildung 20:	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2010 und 2009, Pkw – bundesweit	121
Abbildung 21:	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2010 und 2009 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	123

Fraunhofer »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2010« in Kürze

Der »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2010« enthält die Ergebnisse von zwei repräsentativen Erhebungen der Mietwagenpreise in Deutschland. Nachdem die Studie in den vergangenen Jahren eine sehr große Resonanz erfahren hat und sich mittlerweile nicht nur für die Unfallschadenregulierung etabliert hat, sondern auch von vielen Mietwagenanbietern genutzt wird, war der Bedarf an einer aktualisierten Version 2010 hoch.

Die Erhebung der Daten für die aktuelle Version 2010 wurde von Fraunhofer IAO unter Anwendung der im Folgenden detailliert erläuterten wissenschaftlichen Methodik im Zeitraum vom 12. April bis 23. August 2010 in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten durchgeführt.

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

- Repräsentative telefonische Erhebung bei allen ermittelten Autovermietern und Anmietstationen in Deutschland.
- Repräsentative Internet-basierte Erhebung bei den sechs bedeutendsten Anbietern (Avis, Buchbinder, Enterprise, Europcar, Hertz und Sixt), die verbindlich buchbare Angebote aufweisen.
- Insgesamt sind bei beiden Erhebungen etwa 1 430 300 Daten von ca. 3 500 Anmietstationen eingeflossen.
- Sowohl kleine und mittlere Anbieter als auch große Anbieter wurden berücksichtigt. Bei der telefonischen Erhebung sind die kleinen und mittleren Anbieter bezogen auf ihren Marktanteil etwas übergewichtet, da alle Anmietstationen gleich gewichtet wurden.
- Die Preise wurden anonym im Rahmen eines marktüblichen Anmietenszenarios erhoben, umfassend dargestellt und erläutert.
- In den Preisen sind die Kosten für eine Haftungsreduzierung mit einer marktüblichen Selbstbeteiligung von ca. 750 bis 950 Euro bereits enthalten. Weitere Informationen zu Nebenkosten werden ergänzend im Internet veröffentlicht (<http://www.mietwagenspiegel.iao.fraunhofer.de>)
- Um die statistische Repräsentativität zu gewährleisten, wurden die Auswertungen bewusst auf den zweistelligen Postleitzahlbereich begrenzt.
- In einer erweiterten Erhebung wurde die Abhängigkeit des Preises vom Anmietzeitpunkt analysiert (sofortige Anmietung im Vergleich zur Anmietung in sieben Tagen). Es wurde festgestellt, dass die Preisabhängigkeit vom Anmietzeitpunkt sehr gering ist (Kapitel 5).
- Eine Auswertung nach der ACRISS-Klassifizierung wurde zusätzlich durchgeführt, da sie insbesondere für die Anbieter im Mietwagenmarkt gebräuchlich und von großem Interesse ist.
- Eine Auswertung nach den 20 größten deutschen Städten wurde durchgeführt. Hierfür wurden die Einzelwerte aller Anmietstationen innerhalb einer Stadt aus der Internet-Erhebung genutzt.
- Umfassende Auswertungen und Vergleiche ergänzen die beiden Erhebungen. Beispielsweise konnte nachgewiesen werden, dass das Internet keinen Sondermarkt darstellt, sondern

ähnliche Preise wie bei einer telefonischen Buchung gelten (Kapitel 8 und 9).

Im Rahmen der Erhebung 2010 wurden erstmalig zusätzliche Auswertungen für Geländewagen (Kapitel 4) vorgenommen. Die Auswertungen erfolgten bundesweit und für den einstelligen Postleitzahlenbereich.

Die Erhebung in der 3. Ausgabe 2010 enthält eine Analyse der Marktentwicklung im Vergleich zum Vorjahr. Gegenüber 2009 sind Preissenkungen zu verzeichnen, über alle Anmietdauern hinweg. Als durchschnittlicher Preis für ein Fahrzeug nach EurotaxSchwacke Klasse 5 wurden circa 90 Euro für einen Tag und circa 280 Euro für sieben Tage ermittelt.

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

1 Einleitung

Die aktuelle Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGH) orientiert sich bei unfallbedingten Anmietungen von Fahrzeugen am realen Marktpreis, der einem selbst zahlenden Privatkunden in Rechnung gestellt wird. Daher besteht ein erheblicher Bedarf an einer aktuellen und neutralen Marktübersicht zu marktüblichen Mietwagenpreisen in Deutschland.

Um diesem Bedarf gerecht zu werden, hat das Fraunhofer IAO 2008 eine Methodik entwickelt, die als Basis für einen repräsentativen und neutralen Marktpreisspiegel für Mietwagen dient. Ziel war es, dass die Methodik den realen Marktpreis wiedergibt. Die ermittelten Preise kommen den realen Marktbedingungen nahe und die Anzahl der ermittelten Preise erlaubt statistisch repräsentative Aussagen. Eine größtmögliche Transparenz des eingesetzten Verfahrens, das heißt eine detaillierte Beschreibung, wie die Preise genau ermittelt wurden, ermöglicht es jedem Interessenten, die Erhebung umfassend nachzuvollziehen und die ermittelten Werte bei Bedarf zu prüfen. Methodikdesign und Details der Umsetzung werden in Kapitel 2 beschrieben.

Die IAO-Methodik bildete die Grundlage für eine deutschlandweite Erhebung von Preisdaten über Telefon und Internet, die das Fraunhofer IAO vom 12. April bis 23. August 2010 durchgeführt hat.

Die Daten für die Erhebung wurden unter realen Bedingungen anonym abgefragt. Die ermittelten Preise sind zum Zeitpunkt der Erhebung verbindlich erzielbare Preise.

Die Daten der beiden Erhebungen wurden insgesamt in drei verschiedenen Kategorien erfasst, um weitere Auswertungen zu ermöglichen: telefonisch ermittelte Preise von Internetanbietern, telefonisch ermittelte Preise von Anbietern, die keine verbindlich buchbaren Angebote im Internet aufweisen sowie Internet-Preise für im Internet verbindlich buchbare Fahrzeuge. Ermittelt wurden per Internet insgesamt etwa 1 346 000 Einzelpreise von 3 503 Anmietstationen und per Telefon etwa 12 000 Einzelpreise von 1 602 Anmietstationen.

Auf Basis dieser Daten wurden umfassende Auswertungen durchgeführt. Die Ergebnisse sind in diesem Buch in Tabellenform detailliert dargestellt und werden durch Grafiken zur besseren Übersichtlichkeit ergänzt. Kapitel 3, 4 und 6 zeigen die ermittelten Marktpreise – getrennt für die Erhebung über das Internet (Personenkraftwagen (Pkw), Geländewagen) und für die telefonische Erhebung. Der Leser erhält dort beispielsweise Antworten auf folgende Fragen: Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten eines Mietwagens in verschiedenen Regionen Deutschlands? Wie stark schwanken die Preise zwischen verschiedenen Fahrzeugklassen? Ist der Preis vom Anmietzeitpunkt abhängig?

Im Mietwagenmarkt erfolgt die Einordnung der Fahrzeuge häufig nach der ACRISS-Klassifikation [ACRISS 2010], im Unfallersatzgeschäft ist dagegen die Einteilung nach der Klassifizierung nach dem System von EurotaxSchwacke [Schwacke 2009A] üblich. Im Rahmen dieser Erhebung wurden die Ergebnisse auf Basis der Schwacke-Klassifikation ermittelt und zusätzlich

eine Auswertung auf Basis der ACRISS-Klassifikation durchgeführt. Die ACRISS-Klassifikation wurde speziell für den elektronisch gestützten Vertrieb im Mietwagenmarkt entwickelt, auch für den Bereich der Touristik, und wird häufig von Mietwagenanbietern (z. B. Europcar, Hertz, Sixt) als Beschreibungselement des Angebotes dem Kunden kommuniziert.

Die Analyse und Interpretation der ermittelten Daten in Kapitel 7 ermöglicht ein tieferes Verständnis der Ergebnisse und erlaubt weitere Einblicke in Marktcharakteristika, wie beispielsweise die typischen Preisunterschiede zwischen einer Anmietung über Telefon und einer Anmietung über Internet. Das Internet stellt eines von mehreren verfügbaren Medien für die Anmietung dar. Die Annahme, dass das Internet als Sondermarkt mit grundsätzlich günstigeren Preisen einzustufen ist, konnte widerlegt werden. Bei telefonischer Anmietung können durchaus günstigere Preise erzielt werden.

Die Einordnung der Ergebnisse im Vergleich zum Vorjahr und zu anderen Erhebungen sind in Kapitel 8 dargestellt.

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

2 Methodik

2.1 Anforderungen an Methodik und Studie

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

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

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

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

Marktpreise

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

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

Angebotspreise und Selbstauskünfte, die nicht für einen typischen Anmietvorgang erteilt werden oder statische Preislisten (Angebotspreise) alleine, 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 Grunde wurde die

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

Der Marktpreis als durchschnittlich bezahlter Preis wird am besten durch den »arithmetischen Mittelwert« der ermittelten Preise abgebildet. Idealerweise würden einzelne Anbieter oder Anmietstationen dabei noch gewichtet, beispielsweise nach Ihrer Marktbedeutung, z. B. ausgedrückt durch den Umsatz oder die Anzahl der Fahrzeuge (siehe auch [Klein 2007]). Derartige Daten sind jedoch nicht verfügbar und können daher für eine Gewichtung nicht genutzt werden (siehe auch [Schwacke 2009]). Die nächstbeste Möglichkeit ist die Gleichgewichtung aller Anmietstationen, die für diese Studie angewendet wurde. Ein geeignetes Maß, die Schwankungsbreite der einzelnen ermittelten Preise darzustellen, ist die Angabe der »Standardabweichung«. Die Standardabweichung gibt an, wie weit die einzelnen Werte um den Mittelwert gestreut sind. Arithmetischer Mittelwert und Standardabweichung wurden daher für die Darstellung der Ergebnisse ausgewählt.

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

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

Repräsentativität

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

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

Anbieter

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

wurden folgende Informationsquellen zu Grunde gelegt: Telefonbuch [DasTelefonbuch], Gelbe Seiten [GelbeSeiten, GelbeSeitenCD] 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 stichprobenhaft überprüft und eine eigene Adressdatenbank aufgebaut. Insgesamt wurden 6 150 Anmietstationen in die Befragung einbezogen. Im Rahmen der telefonischen Datenerhebung wurden alle diese Adressdaten genutzt und dabei nochmals aktualisiert.

Anonymität

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

Buchungsmedien

Genauere Zahlen über die Nutzung der verschiedenen Medien (Telefon, Fax, Online-Portal im Internet, E-Mail oder persönlich vor Ort) für die Mietwagen-Buchungen 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 Onlineportal gebucht wurde. Aus diesen Gründen wurde für die Erhebung die typische Situation zugrunde gelegt, dass ein Mietwagen entweder per Telefon (ggf. anschließend schriftlich bestätigt) oder über das Internet gebucht wird.

Dokumentation

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

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

- zahlbereichen, nach den 20 größten Städten Deutschlands;
- Angabe der Preise für verschiedene Anmietzeiträume;
- Erhoben wurden Preise für die Anmietdauer 1 Tag, 3 Tage 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;
- Abhängigkeit des Preises vom Anmietzeitpunkt.

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

Klassifikation der Ergebnisse

Die Beteiligten an der Schadenregulierung von Kfz-Unfällen arbeiten heutzutage häufig mit einer Fahrzeug-Klassifikation, die von Eurotax-Schwacke erstellt wurde und in entsprechenden Publikationen für einzelne Fahrzeuge veröffentlicht ist [Schwacke 2009A, Schwacke 2009]. Aus diesem Grunde wurde in dieser Studie u. a. eine Einteilung und Auswertung nach diesem Klassifikationssystem vorgenommen. Diese Einteilung ist mit Herausforderungen im Bereich der Klassifikation verbunden und führt zu einer Unschärfe bei der Ermittlung und Berechnung der einzelnen Werte. Gleichzeitig stellt diese Klassifikation eine

Herausforderung für den Regulierungsprozess dar, da häufig die erforderlichen Daten im Regulierungsprozess nicht in dem Detaillierungsgrad vorhanden sind, der erforderlich ist, um eine exakte Klasseneinteilung vornehmen zu können. Das heißt, es wird von einer Genauigkeit 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, das in der Mietwagenbranche stärker verbreitet ist.

Die gegenwärtige Arbeitsweise basiert auf der Nutzung von Postleitzahlen bzw. Postleitzahlbereichen, um lokalen Preisunterschieden gerecht zu werden. Aus diesem Grunde wurde die Gliederung und Auswertung nach Postleitzahlen und -bereichen beibehalten.

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

Aktualität

Die in dieser Studie erhobenen Daten wurden im Zeitraum vom 12. April bis 23. August 2010 erhoben. Die Studie spiegelt die Preise aus diesem Zeitraum wieder. Mietwagenpreise werden von den Anbietern von Zeit zu Zeit an die Marktentwicklungen angepasst. Um aktuelle Preise bereit stellen zu können, wird die hier vorliegende Studie in regelmäßigen Abständen auf Basis der jeweils aktuellen Daten wiederholt.

Transparente Methodik

Eine wichtige Anforderung für die Nachvollziehbarkeit der Studie und der Datenerhebungen 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 erworben werden.

2.2 Beschreibung der Methodik**2.2.1 Vorgehensweise für die Studie**

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

Aktualisierung Methodik

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

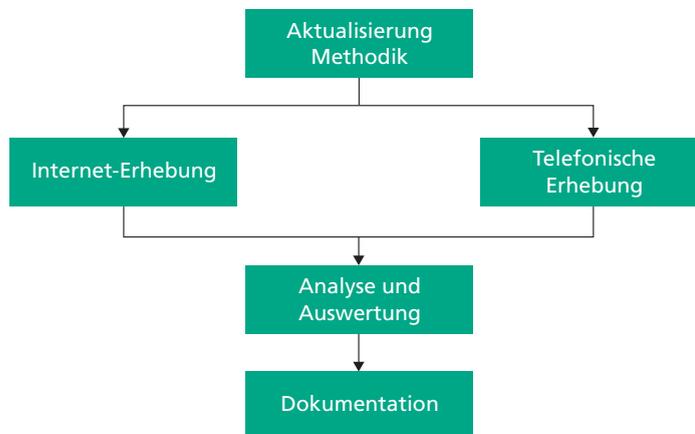


Abbildung 1: Vorgehensweise bei der Studienerstellung

definiert und es wurde festgelegt, welche Werte unter welchen Rahmenbedingungen abzufragen sind. Gleichzeitig musste der Umgang mit Sonderfällen festgelegt werden. Für die Entwicklung der Methodik und die Beantwortung zahlreicher Detailfragen wurden umfangreiche, eigene Recherchen durchgeführt und Interviews mit Experten geführt. Die Erhebungsmethodik wurde erfolgreich für die Marktstudie 2008 genutzt und konnte daher im Wesentlichen unverändert übernommen werden. Die Methodik wurde 2009 durch die Auswertungen nach einzelnen Städten ergänzt. In 2010 erfolgte erstmalig eine zusätzliche Auswertung für Geländewagen.

Internet-Erhebung und telefonische Erhebung

Die Methodik diente als Grundlage für die anonymen, deutschlandweiten Erhebungen über Telefon und Internet, die von April bis August 2010 durchgeführt wurden. Die Einzeldaten der beiden Erhebungen bilden die Grundlage der Studie.

Analyse & Auswertung

Für die Auswertung und die Qualitätssicherung wurden eigene Softwareprogramme erstellt, die auf Basis einer Datenbank umfassende Analysen ermöglichen. Insgesamt konnten für die Auswertung 1 346 000 Einzelwerte der Erhebung über das Internet sowie 12 000 Einzelwerte der telefonischen Erhebung genutzt werden. Mit Hilfe der Programme wurden die Daten analy-

siert, ausgewertet, validiert und für die Tabellen in der Dokumentation aufbereitet.

Dokumentation

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

2.2.2 Elemente der Methodik

Anmietszenario

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

Bei den Abfragen über Internet ist die Anonymität bereits durch die Methodik – die Nutzung des anonymen Internets – gewährleistet. Bei der Abfrage sind keine Personen von Anbieterseite aus beteiligt, die Nachfragen stellen oder denen bestimmte ungewöhnliche Anmietszenarien auf-

fallen könnten. Daher muss für die Erhebung auf Internetbasis kein Szenario vorgespielt werden, sondern es wird der typische Anmietvorgang online nachgebildet.

Anmietzeitpunkt und -zeitraum

Für die Erstellung der Tabellen wurden die Preise für drei Anmietzeiträume ermittelt: 1, 3 und 7 Tage. Dies gilt sowohl für die Interneterhebung als auch für die telefonische Erhebung. Es wurde ein Anmietzeitpunkt gewählt, der nicht zwischen Donnerstag 14 Uhr und Montag 9 Uhr liegt, um Sondereffekte (günstigere Preise durch Wochenendtarife) auszuschließen. Des Weiteren wurde der Anmietzeitpunkt so gewählt, dass er etwa eine Woche in der Zukunft liegt. Durch eine Untersuchung wurde nachgewiesen, dass der Anmietzeitpunkt nur in äußerst seltenen Fällen einen Einfluss auf den Preis hat (Kapitel 5).

Postleitzahlbereiche

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

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

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

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

Preiskriterien und -angaben

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

- Anmietung und Rückgabe zu regulären Öffnungszeiten (9–16 Uhr);
- Vermeidung von Sondereffekten an Wochenenden (s. o.);
- Keine Erhebung von Sondertarifen (z. B. für Messe), Sonderangeboten und Rabatten (z. B. Firmenrabatt, Automobilclub-Mitgliederrabatt, Rabatt für Bahncard-Inhaber etc.);
- Vermeidung von Aufschlägen und Zuschlägen (z. B. Navigationssystem, Winterreifen) – sofern extra ausgewiesen und nicht bereits im Preis enthalten;

- Haftungsreduzierung bzw. Haftungsbeschränkung mit typischer Selbstbeteiligung (meist zwischen 750 und 950 €);
- Unbegrenzte km oder Inklusiv-Kilometer von mindestens 150 km pro Tag;
- Berücksichtigung von zum Zeitpunkt der Erhebung verbindlich buchbaren Tarifen.

Eine Gewichtung der Stationen und Anbieter bei der Preisermittlung erfolgt nicht (gleich gewichtet). Der Durchschnittswert wird als Durchschnitt über die Durchschnittswerte je Station in den jeweiligen Datenzellen (geographischer Bereich, Fahrzeugklasse und Anmietdauer) ermittelt. Werden bei einer Station mehrere Fahrzeugpreise für Fahrzeuge einer einzigen Klasse erhoben, so wird der Mittelwert dieser Einzelpreise als »Fahrzeugklassenpreis« (mit dem Gewicht »1«) für die Ermittlung der Mittelwerte über alle Stationen eines geographischen Bereichs genutzt.

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

2.2.3 Basisdaten

Ausgangspunkt für die Erhebung von Internetpreisen wie auch zur telefonischen Aufnahme der Preisangaben von Mietwagenanbietern bildet ein zentraler Daten- und Adresspool verfügbarer Mietwagenstationen in Deutschland. Das Verzeichnis von Mietwagenstationen in Deutschland

wurde unter Nutzung folgender Quellen selbst erarbeitet:

- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Gelbe Seiten« in der CD-ROM Ausgabe vom August 2009 [GelbeSeitenCD];
- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Gelbe Seiten« im Internet-Angebot unter www.gelbeseiten.de;
- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Das Telefonbuch« im Internet-Angebot unter www.telefonbuch.de;
- Stationsverzeichnisse der Mietwagenanbieter Avis, Enterprise, Europcar, Hertz, Buchbinder und Sixt.

Nach einer ersten Qualitätssicherung konnte ein Datenpool von insgesamt ca. 6 150 Einzeladressen der Stationen von Mietwagenanbietern im gesamten Bundesgebiet aufgebaut und genutzt werden.

Qualitätssicherung und Optimierung der Adressdaten

Im Rahmen der Datenerhebungen 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. Auf Grund des Umfangs der eingesetzten Datenquellen ist davon auszugehen, dass praktisch eine voll-

ständige 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. Hierzu zählen Anbieter von Spezialfahrzeugen, Limousinen, Sammeltaxis, etc. soweit dies über den Firmennamen bereits zu identifizieren war.

Anbieter wie Euromobil, Opel Rent oder FIDIS Rent sowie Werkstätten mit Mietwagenangebot wurden explizit beibehalten. Anmietstationen an Bahnhöfen wurden ebenfalls einbezogen. Ziel der Methodik ist stets die Abbildung einer realistischen Anmietsituation.

Von den ursprünglich 6 150 Einzeladressen von Anmietstationen im gesamten Bundesgebiet konnten nach dieser Bereinigung etwa 3 500 Stationen von relevanten Anbietern im Normal-Tarif-Geschäft für die Durchführung der Erhebung genutzt werden.

Grundgesamtheit für Internet-Erhebung

Grundlage für die Internet-Erhebung bildeten Preisangaben von Anmietstationen für Pkw im Normaltarif-Geschäft, welche neben einer verbindlichen Preisauskunft insbesondere auch eine verbindliche Buchung von Pkw-Mietfahrzeugen anbieten. Als relevante Anbieter im Internet-Geschäft wurden folgende Mietwagenanbieter in

die Untersuchung einbezogen: Avis, Enterprise, Europcar, Hertz, Buchbinder sowie Sixt. Zusammen wiesen diese sechs Anbieter ein Netz von bundesweit 1 602 Anmietstationen auf (Stand 22.07.2010; ohne Flughafenstationen).

Im Zuge der Durchführung der Internet-Erhebung wurde bei den erfassten 1 602 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 (293), Enterprise (119), Europcar (473), Hertz (245), Buchbinder (92) sowie Sixt (380).

Angebote von Handelsplattformen, die vor allem den Reise- und Urlaubsmarkt bedienen, wie beispielsweise <http://www.expedia.de/>, <http://www.opodo.de/>, <http://www.billigermietwagen.de/>, <http://www.mietwagenmarkt.de/>, <http://www.autoeurope.de/> oder <http://www.holidayautos.de/> wurden bewusst NICHT berücksichtigt.

Grundgesamtheit für telefonische Erhebung

Grundlage für die telefonische Datenerhebung bilden Preisangaben von Anmietstationen, die telefonisch im Rahmen eines realitätsnahen Anmietszenarios aufgenommen werden. Insgesamt umfasste der Adressbestand für die telefonische Erhebung alle ermittelten 6 150 Anmietstationen. Gleichzeitig sollte bei der Erhebung ermittelt werden, ob eine Station noch am Markt

tätig ist, die Adressdaten noch aktuell sind und es sich nicht ausschließlich um einen Vermieter von speziellen Fahrzeugen (Limousinenservice, Luxusautos, Lkw etc.) handelt.

Auf Basis eines Zufallsverfahrens wurde für alle 6 150 Anmietstation ein Vorgabewert für die pro Anruf abzufragende Fahrzeugklasse und Anmietdauer generiert. Insgesamt wurden auf diese Weise Vorgabewerte für vier Anrufe pro Station erzeugt. Bei der Generierung der Vorgabewerte wurde Wert darauf gelegt, dass für jede Fahrzeugklasse und für die verschiedenen Postleitzahlbereiche nach Abschluss der Befragung eine genügend hohe Anzahl von Werten vorhanden ist, um statistisch relevante Auswertungen erstellen zu können.

Um weitere Auswertungen zu ermöglichen, insbesondere die Frage zu beantworten, ob es Unterschiede bei den telefonischen Preisangaben zwischen den Anbietern mit verbindlicher Internet-Buchungsmöglichkeit und den sonstigen Anbietern gibt, wurden die telefonisch ermittelten Preise für diese beiden Gruppen getrennt aufgeführt.

Im Zuge der Durchführung der telefonischen Erhebung wurde festgestellt, dass von den ursprünglich erfassten 6 150 Stationen bei insgesamt 3 503 Stationen eine Preisanfrage mit verbindlicher Buchung möglich war.

2.3 Durchführung der Erhebungen

2.3.1 Erhebung auf Internetbasis

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

Die erhobenen Daten umfassen u. a. folgende Angaben:

- Datum und Uhrzeit der Erhebung;
- Identifikation des Mietwagenanbieters;
- Identifikation und Adresse der Anmietstation;
- Besondere Standortkennzeichen (z. B. für Bahnhof);
- Anmietzeitpunkt und -zeitraum;
- Identifikation des Fahrzeugs und ggf. der Alternativen;
- ACRISS-Klassifikation (sofern angegeben);
- Preis (inkl. Mehrwertsteuer);
- Anmerkungen.

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

Die Durchführung der Internet-Erhebung erfolgte im Zeitraum 12. April bis 23. August 2010. Jede Anmietstation wurde in diesem Zeitraum mehrmals mit allen jeweils verfügbaren Fahrzeugen abgefragt. Insgesamt wurden im Rahmen

der Interneterhebung Einzelpreise von 1 711 Anmietstationen ermittelt. Davon lagen 109 Stationen an Flughäfen mit 65 346 Werten und bei 186 187 Preisen waren die Inklusiv-Kilometer unter 150, weshalb sie bei der Auswertung nicht berücksichtigt wurden. Letztendlich sind in die Analyse insgesamt 1 346 575 Daten eingeflossen, unterteilt in 1 321 208 Preisangaben für Pkw und 25 367 für Geländewagen.

Die Abbildung 2 zeigt die Verteilung der Anmietstationen auf die einstelligen Postleitzahlbereiche für Pkw und Geländewagen.

Abbildungen 3 und 4 zeigen die Verteilung der einzelnen Fahrzeugklassen (bundesweit) nach Schwacke und ACRIS-Klassifizierung und eben-

falls für Pkw und Geländewagen. Ausführlichere Daten sind im Tabellenteil mit enthalten.

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

2.3.2 Erhebung auf telefonischer Basis

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

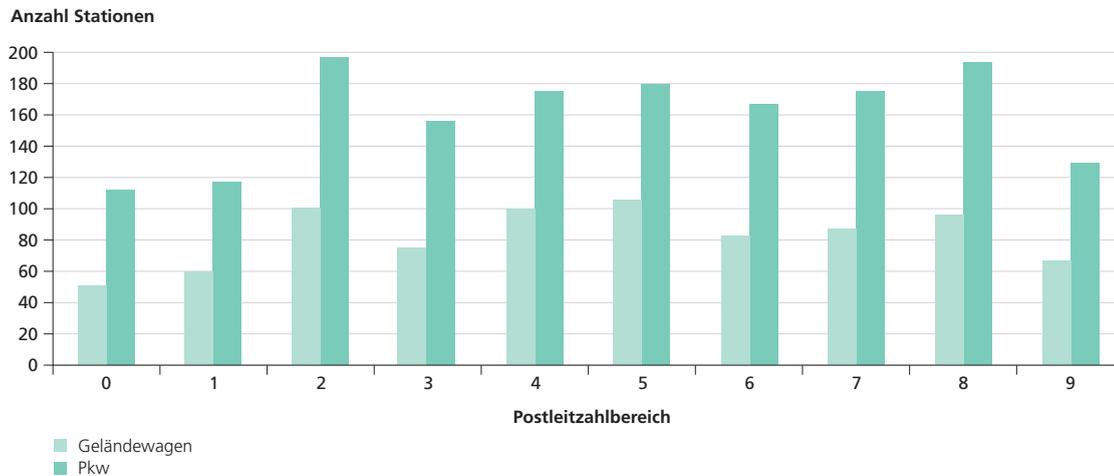


Abbildung 2: Interneterhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlenbereichen, bundesweit

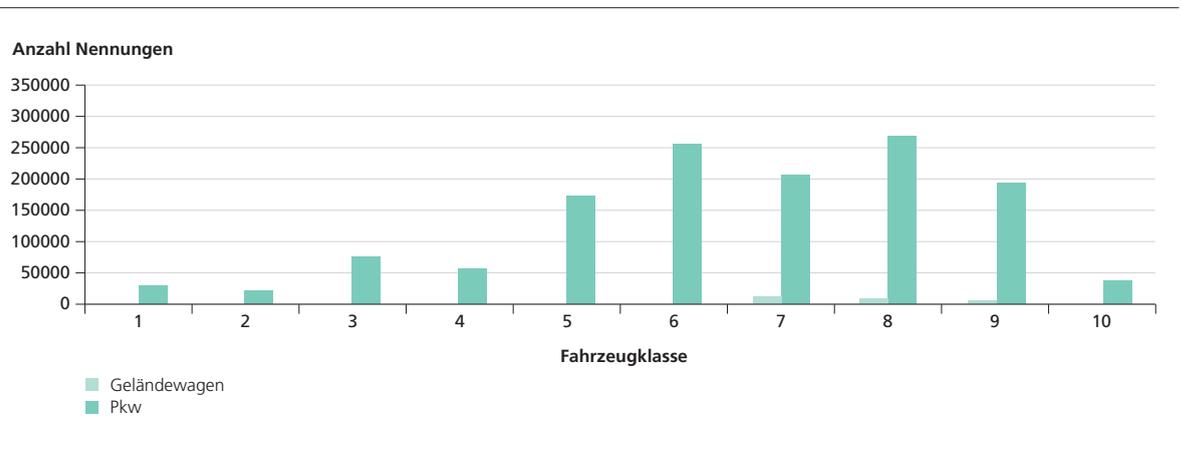


Abbildung 3: Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke-Klassifikation, bundesweit

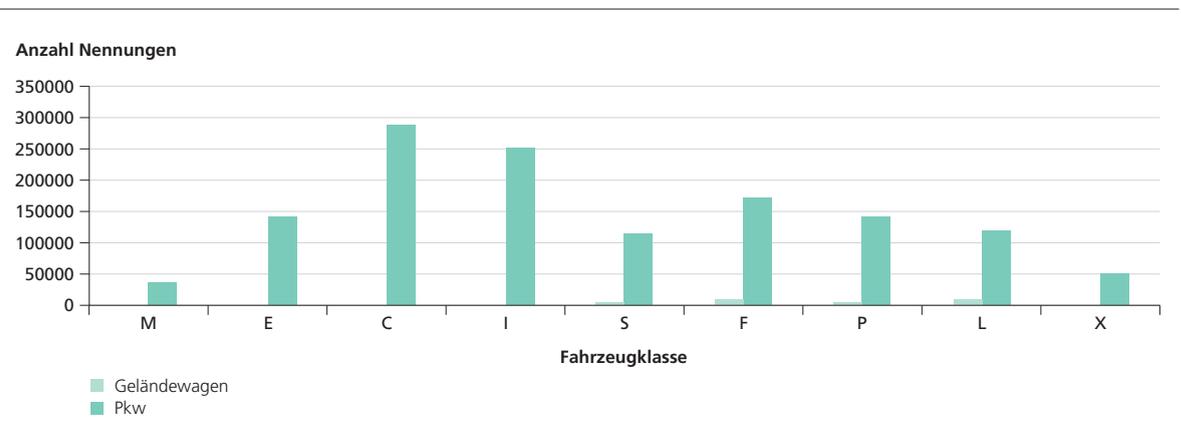


Abbildung 4: Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach ACRISS, bundesweit

Die erhobenen Daten umfassten u. a. folgende Angaben:

- Datum und Uhrzeit der Erhebung;
- Identifikation des Mietwagenanbieters;
- Identifikation und Adresse der Anmietstation;
- Gesprächspartner;
- Besondere Standortkennzeichen (z. B. für Bahnhof);
- Besondere Anbieterkennzeichen (u. a. Internetbuchungsmöglichkeit);
- Anmietzeitpunkt und -zeitraum;
- Freikilometer (falls nicht unbegrenzt);
- Abgefragte Fahrzeugklasse;
- Preis (inkl. Mehrwertsteuer);
- Anmerkungen.

Es wurden die Kriterien für ein valides Anmiet-szenario (s. o.) angewendet. Alle abgefragten

Preise enthielten eine unbegrenzte Kilometeranzahl, somit konnten 11 961 Preise für die Auswertung heran gezogen werden, da deren Inklusiv-Kilometer mindestens 150 km betrug. Die Haftungsreduzierung (mit typischer Selbstbeteiligung) war stets im abgefragten Preis enthalten.

Die Durchführung der telefonischen Erhebung erfolgte parallel zur Interneterhebung. Insgesamt wurden im Rahmen der telefonischen Erhebung 11 961 Einzelpreise von 3 503 Anmietstationen ermittelt, die für die weiteren Auswertungen genutzt wurden.

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

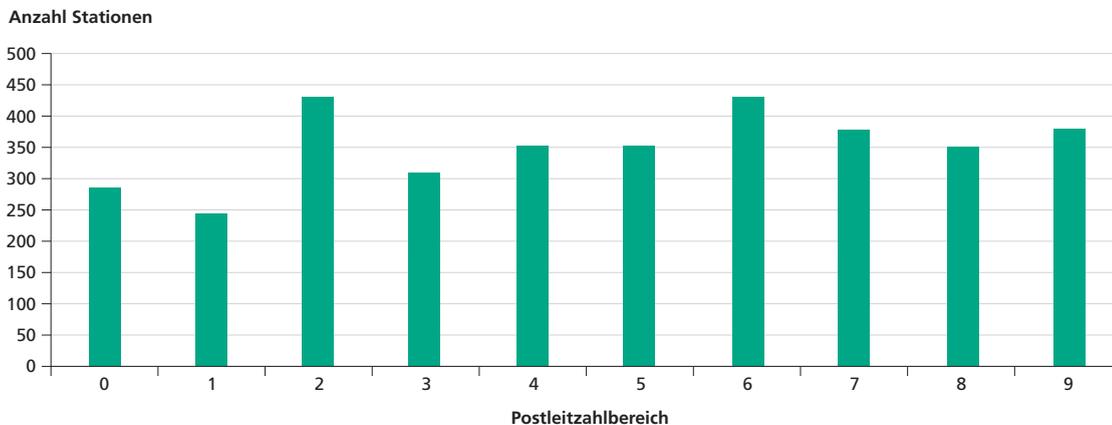


Abbildung 5: Telefonische Erhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlenbereichen, bundesweit

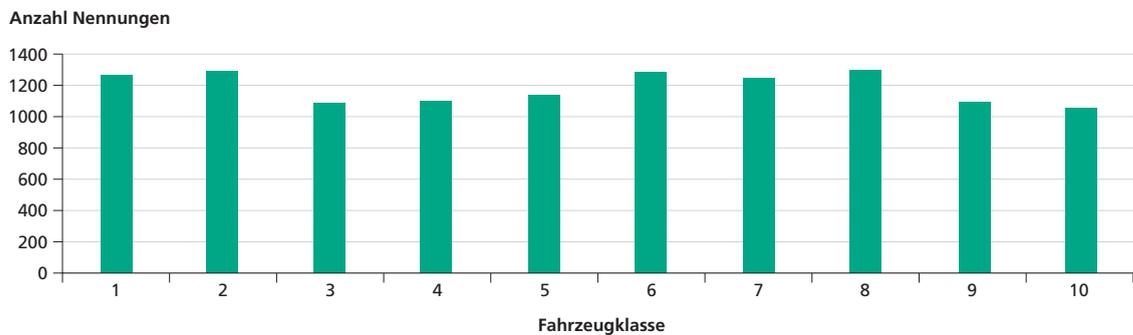


Abbildung 6: Telefonische Erhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke, bundesweit

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

2.4 Auswertung der ermittelten Daten

Alle ermittelten Daten wurden in einer Datenbank erfasst. Bei den über das Internet abgefragten Preisdaten wurden die Fahrzeuge klassifiziert, sowohl nach der Klassifikation von Eurotax-Schwacke [Schwacke 2009A] als auch nach der ACRISS-Klassifikation. Bei der Zuordnung der ACRISS-Codes konnten in vielen Fällen die auf der Internetseite bereits angegebenen ACRISS-Codes genutzt werden. Waren diese Codes nicht angegeben, so wurde auf Basis der bereits klassifizierten Beispiele manuell zugeordnet.

Die Klassifizierung nach Schwacke erfolgte manuell auf Basis aller beispielhaft angegebenen

Fahrzeuge nach [Schwacke 2009A]. War eine Klassifizierung nicht eindeutig, so wurde die niedrigere Klasse gewählt – damit sind die in den Tabellen angegebenen Tabellenwerte tendenziell eher höher als niedriger.

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

- Ermittlung der jeweils relevanten Anzahl von Anmietstationen und Einzelwerten bzw. Nennungen;
- Mittelwertberechnung;

- Berechnung von Standardabweichungen;
- Ermittlung von Minimal- und Maximalwerten;
- Berechnung von absoluten und prozentualen Differenzen.

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

Die Auswertungs- und Analysesoftware unterstützte die umfangreichen Qualitätssicherungsmaßnahmen, durch welche die hohe Qualität der Ergebnisse sichergestellt wurde.

Durch eine automatische Datenübernahme in die für den Druck eingesetzten Layoutprogramme mit zusätzlicher stichprobenhafter Kontrolle wurde sichergestellt, dass sich im Satz keine Übertragungs- oder Erfassungsfehler einschleichen.

2.5 Erfahrungen

2.5.1 Erhebung auf Internetbasis

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

- Innerhalb des kurzen Erfassungszeitraums wurden einige der Internetportale geändert. Dies erforderte eine leichte Anpassung des individuellen Vorgehens für die Datenerfassung.
- Bei den Abfragen der Internet-Erhebung wurden die Preise bei jeder einzelnen Station ermittelt, um korrekte Daten sicherzustellen, auch wenn bei manchen Anbietern identische Preise für eine bestimmte Klasse an vielen Anmietstationen vorgefunden wurden. Einzelne Anmietstationen zeigten jedoch andere Preise.
- Für das zu mietende Fahrzeug werden fast immer nur Beispielfahrzeuge angegeben – eine Zusicherung für ein bestimmtes Fahrzeugmodell wird nicht gegeben. Die Mietfahrzeuge sind bzgl. ihrer technischen Daten nicht sehr detailliert beschrieben. Dies erschwert die Zuordnung der Fahrzeuge zu der Schwacke-Klassifikation.
- Für die aktuelle Ausgabe 2010 musste die Kilometerbeschränkung (Europcar, Sixt, Hertz und Avis) für einen Teil der Fahrzeuge zusätzlich Berücksichtigung finden.

2.5.2 Erhebung auf telefonischer Basis

Auch aus der telefonischen Befragung sollen einige Erfahrungen kurz dargestellt werden:

- Generell bestand eine hohe Auskunftsbereitschaft bei den angefragten Anmietstationen.
- Anbieter konnten teilweise erst auf Nachfrage Angaben zu den Inklusivkilometern und der im Preis enthaltenen Versicherung machen.

Innerhalb der einzelnen Anbieter wurden bei mehreren Anfragen vereinzelt unterschiedliche Aussagen verzeichnet.

- Vielfach wurden Preise spontan genannt, insbesondere bei kleinen Anbietern.
- Bei den Anbietern war teilweise eine »hohe Flexibilität« festzustellen – einige Wünsche werden auf Nachfragen möglich gemacht.
- Bei kleineren Vermietern waren manche Fahrzeugklassen nicht verfügbar. Dies betrifft insbesondere die Fahrzeugklassen 9 und 10. Bei den hohen Fahrzeugklassen führte dies schließlich dazu, dass eine etwas geringere Anzahl von Preisen in die Auswertung einbezogen werden konnte.
- Die großen Anbieter scheinen manche Fahrzeuge der hohen Klassen bei Bedarf zu einer bestimmten Anmietstation zu überführen, wenn diese dort aktuell nicht vorhanden sind.
- Manche Anbieter waren nur über ein zentrales Call-Center erreichbar. Dies führte dazu, dass oft eine feste Reservierung erreicht werden wollte.

2.5.3 Klassifizierung von Fahrzeugen

Der Einsatz der Schwacke-Fahrzeugklassen bei der Zuordnung der von Vermietern angebotenen Fahrzeugen ist nicht in allen Fällen eindeutig. Aktuell stellt die Schwacke-Klassifikation in der Schadenregulierung einen Standard für die Fahrzeugklassifikation dar. Außerhalb des Unfallersatzgeschäftes ist sie für Mietwagen jedoch nicht gebräuchlich. Daher wurde in dem hier vorliegenden Marktpreisspiegel eine Aufteilung der Fahrzeugklassen nach Schwacke beibehalten.

Beim Klassifizierungsvorgang muss für ein bestimmtes Fahrzeug die dazugehörige Fahrzeugklasse ermittelt werden. Zur Ermittlung der Klasse sind Detaildaten zum Fahrzeug erforderlich. Die Ermittlung erfolgt über die entsprechende SchwackeListe [Schwacke 2009A].

Die folgende Tabelle zeigt, dass beispielsweise ein VW Golf VI je nach Ausführung in verschiedenen Klassen eingeordnet wird. So ist beispielsweise ein Golf VI 1.4 Trendline ein Fahrzeug der Klasse 4, ein Golf VI 1.6 Comfortline hingegen ein Fahrzeug der Klasse 5 und ein Golf VI 1.4 TSI Highline ein Fahrzeug der Klasse 6. Die für eine korrekte Einklassifizierung notwendigen Detaildaten stehen möglicherweise für die Einklassifizierung im Rahmen der Schadenregulierung nicht zur Verfügung.

Anzahl aktueller Fahrzeugausführungen in Klasse	4	5	6
Golf VI Benzin	6	13	3
Golf VI Diesel	–	18	10

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

Die Tabelle 1 bezieht sich auf die Liste [Schwacke 2009A] und gibt an, wie viele der damals aktuell produzierten Golfausführungen der jeweiligen Schwacke-Klasse zugeordnet sind.

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

klassifiziert wurde, erhoben werden. Wird der Mietwagenpreis für eine bestimmte Schwacke-Klasse abgefragt, so müsste der Mietwagenanbieter für seine Auskunft zunächst auf Basis der Liste [Schwacke 2009A] jedes sich möglicherweise in dieser Klasse befindliche einzelne Fahrzeug genau klassifizieren (und anschließend genau genommen den Mittelwert über die einzelnen Fahrzeuge bilden).

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

Für Fahrzeugbuchungen in der Mietwagenbranche wird hingegen die Klassifikation von ACRISS eingesetzt, die aus vier Buchstaben besteht [ACRISS 2010]. Aus diesem Grunde wurden in der hier vorliegenden Studie die Ergebnistabellen auch parallel auf Basis der ACRISS-Klassifikation (SIPP-Code – Standard Interline Passenger Procedures Codes – Klassifizierungscode für Mietfahrzeuge, der von ACRISS veröffentlicht wurde) erstellt. Für die Klassifikation wurde der erste Buchstabe (erste Stelle) der aktuell im Einsatz befindlichen Klassifikation in die Auswertung einbezogen. Die Klassifikation in der Studie unterscheidet zwischen zwölf Klassen, die mit ihrer Bezeichnung im Anhang aufgeführt sind.

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

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

Diese erweiterte Klassifikation wird jedoch nur teilweise von den abgefragten Mietwagenanbietern aktuell eingesetzt. Alle genutzten SIPP-Codes werden im Anhang A mit Erläuterung noch einmal dargestellt.

Für eine weitere Detaillierung kann auch die zweite Stelle der ACRISS-Klassifikation (Typenart, z. B. Limousine, Coupe) 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.

5 Abhängigkeit des Preises vom Anmietzeitpunkt

Das Fraunhofer IAO hat zusätzlich die Abhängigkeit des Preises vom Anmietzeitpunkt untersucht. Es sollte festgestellt werden, ob bei einer kurzfristigen Anmietung ein höherer Preis zu zahlen ist.

Der Anmietzeitpunkt ist der Tag der Abholung des Fahrzeugs und wird im Folgenden mit Bezug auf den Tag der Bestellung dargestellt (synonym: Mietanfang, Anmietdatum, 1. Anmiettag). Die folgende Abbildung 14 zeigt die Abhängigkeit des Preises vom Anmietzeitpunkt. Im Tabellenwerk wurde der Preis für eine Anmietung in etwa einer Woche ermittelt, um Sondereffekte auszuschließen. In der Grafik ist dargestellt, um wie viel Prozent der Preis abweicht (höher oder niedriger ist), wenn eine Anmietung sofort (0 Tage), morgen (1 Tag), übermorgen (2 Tage)... in einer Woche (7 Tage)... in 10 Tagen erfolgt. Dazu wurde eine zufällige, repräsentative Stich-

probe von 368 Anmietstationen der Internetanbieter Avis, Buchbinder, Enterprise, Europcar, Hertz und Sixt ausgewählt und für 44 unterschiedliche Fahrzeuge der Preis – sofern möglich – für 11 unterschiedliche Anmietzeitpunkte und für die drei Anmietdauern 1 Tag, 3 Tage und 7 Tage ermittelt. Bei der Erhebung wurde sichergestellt, dass keine Sondereffekte (wie z. B. günstigere Wochenendpreise) Einfluss auf die ermittelten Preise haben.

Insgesamt wurden 24 851 Einzelpreise ermittelt. Für die Preise wurde die prozentuale Abweichung im Vergleich zum Anmietpreis in sieben Tagen berechnet. Über alle ermittelten Preise wurde anschließend der Mittelwert der prozentualen Abweichung berechnet und in Abbildung 14 dargestellt. Ein Abweichung von + 5,1 Prozent bedeutet, dass der durchschnittliche Preis der Anmietung um 5,1 Prozent höher ist verglichen

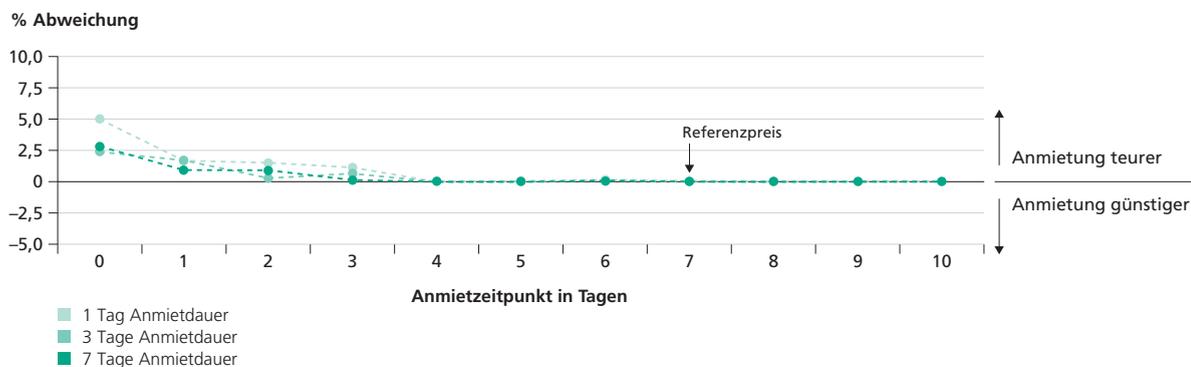


Abbildung 12: Durchschnittliche Abweichung des Anmietpreises in Abhängigkeit vom Anmietzeitpunkt im Vergleich zum Anmietpreis in sieben Tagen

mit dem Preis bei einer Anmietung in sieben Tagen.

Es wurde festgestellt, dass meist nur eine sehr geringe Abweichung des durchschnittlichen Preises vom Anmietzeitpunkt besteht. Selbst bei einer sofortigen Anmietung am selben Tag ist der durchschnittliche Preis nur um max. 5,1 Prozent höher. Bei einer sofortigen Anmietung gilt: für eine Mietdauer von 1 Tag ist der durchschnittliche Preis um 5,1 Prozent höher, für eine Mietdauer von 3 Tagen um 2,3 Prozent, bei einer Mietdauer von 7 Tagen um 2,9 Prozent. Bei einer Anmietung am nächsten Tag (Tag 1) beträgt die maximale durchschnittliche Abweichung ca. 1,6 Prozent. Ab einer Anmietung in 3 Tagen 1,8 Prozent. Bei einer Anmietung von 7 Tagen ist eine maximale durchschnittliche Abweichung von ca. 0,9 Prozent vorhanden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der für die Studie gewählte Anmietzeitpunkt (in sieben Tagen) den Einfluss von Sondereffekten auf den Preis vermeidet. Die Auswertung zeigt, dass nur bei einer sehr kurzfristigen Anmietung – am gleichen oder nächsten Tag – mit einem etwas höheren Preis zu rechnen ist, der auch nur in wenigen Fällen festgestellt werden konnte. Bei den meisten abgefragten Preisen wurde ein unveränderter Preis bei sofortiger Anmietung ermittelt.

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

11 Literaturverzeichnis

[ACRISS 2010]

Association of Car Rental Industry Systems Standards; www.acriss.org (englisch) sowie [http://www.acriss.org/about_cars/\(Klassifikation\)](http://www.acriss.org/about_cars/(Klassifikation)) und www.de.acriss.org (teilweise deutsch), abgerufen 26.08.2010.

[DasTelefonbuch]

DasTelefonbuch; Deutsche Telekom Medien GmbH und Partnerfachverlage, <http://www.dastelefonbuch.de/>, abgerufen im März 2010.

[Deutscher Städtetag]

Deutscher Städtetag; Mitglieder des Deutschen Städtetages; http://www.staedtetag.de/10/staedte/nach_einwohner/index.html, Einwohnerzahl Stand 31.12.2008; abgerufen 30.08.2010

[Gabler]

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

[GelbeSeiten]

DasTelefonbuch; Deutsche Telekom Medien GmbH und Partnerfachverlage, <http://www.dastelefonbuch.de/>, abgerufen im März 2010.

[GelbeSeitenCD]

TVG Verlag: GelbeSeiten Deutschland August 2009, TVG Telefon- und Verzeichnisverlag GmbH & Co. KG in Kooperation mit der Deutschen Telekom Medien GmbH und den GelbeSeiten-Verlagen, Version August 2009.

[Heß 2007]

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

[Klein 2007]

Klein, Ingo: Bewertung der Erhebungs- und Auswertungsmethoden des Automietpreisspiegels der SCHWACKE-Bewertungs GmbH, Diskussionspapier 81/2007, <http://www.statistik.wiso.uni-erlangen.de/forschung/d0081.pdf>, abgerufen 13.5.2008.

[Neidhardt 2007]

Neidhardt, Claus und Kremer, Jürgen: Untersuchung der Preisentwicklung für Autovermietungen gemäß SchwackeListe im Zeitraum von 2000 bis 2006; 11.06.2007, <http://www.bav.de>, abgerufen 13.05.2008.

[Richter 2007]

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

[Schwacke 2009]

EurotaxSchwacke GmbH (Hrsg.): SchwackeListe Automietpreisspiegel – Automietpreise für PKW, Transporter, Kleinbusse; Verlag: EurotaxGlass's International AG, Freienbach, Schweiz; 2009.

[Schwacke 2009A]

EurotaxSchwacke GmbH (Hrsg.): SchwackeListe Automietwagenklassen II/2009; Verlag: EurotaxGlass's International AG, Freienbach, Schweiz; 2009.

[Schwacke 2010]

EurotaxSchwacke GmbH (Hrsg.): SchwackeListe Automietpreisspiegel – Automietpreise für PKW, Transporter, Kleinbusse; Verlag: EurotaxGlass's International AG, Freienbach, Schweiz; 2010.

Anhang A – ACRISS-Klassifikation

Die Details der ACRISS-Klassifikation sind unter [ACRISS 2010] dargestellt. Die Bedeutung des ersten Buchstabens ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

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

Bedeutung der ersten Stelle des SIPP-Codes nach dem ACRISS-Klassifikationssystem	
M	Mini
E	Economy
C	Compact
I	Intermediate
S	Standard
F	Full-Size
P	Premium
L	Luxury
X	Special

Tabelle 22: Bedeutung der ersten Stelle des SIPP-Codes nach ACRISS-Klassifikation

Anhang B – Informationen zu Fraunhofer IAO

Die Fraunhofer-Gesellschaft ist die führende Organisation für angewandte Forschung in Europa. In den mehr als 80 Forschungseinrichtungen, davon 59 Fraunhofer-Institute, arbeiten circa 17 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. 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 etwa 400 Mitarbeiter – vorwiegend Ingenieure, Informatiker, Wirtschafts- und Sozialwissenschaftler – interdisziplinär zusammen. Zur Bearbeitung der

Forschungsaufträge stehen mehr als 10 500 Quadratmeter moderner Büros, Labore und Demonstrationszentren zur Verfügung.

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

Die aktuelle Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs orientiert sich bei unfallbedingten Anmietungen von Fahrzeugen am realen Marktpreis. Es besteht daher ein erheblicher Bedarf an einer aktuellen und neutralen Marktübersicht zu marktüblichen Mietwagenpreisen in Deutschland.

Aus diesem Grund erstellt das Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO) seit 2008 einen repräsentativen und neutralen Marktpreisspiegel für Mietwagen. Die aktuelle Ausgabe 2010 enthält die Ergebnisse von zwei deutschlandweiten Erhebungen, die über Telefon und Internet durchgeführt wurden.

Ergebnisse der Marktstudie sind in detaillierten Tabellen und Abbildungen 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 <http://mietwagenspiegel.iao.fraunhofer.de>.

ISBN 978-3-8396-0111-2



ISBN 978-3-8396-0111-2

FRAUNHOFER VERLAG