



Fraunhofer

IAO

FRAUNHOFER-INSTITUT FÜR ARBEITSWIRTSCHAFT UND ORGANISATION IAO

MARKTPREISSPIEGEL MIETWAGEN DEUTSCHLAND 2017



FRAUNHOFER
Marktpreisspiegel
MIETWAGEN

FRAUNHOFER VERLAG

Marktpreisspiegel Mietwagen
Deutschland 2017

Impressum

Kontaktadresse:

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

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

ISBN: XXXXXXXXXX

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

© by FRAUNHOFER IAO, 2017

Verlag und Druck:

FRAUNHOFER Verlag
Fraunhofer-Informationszentrum Raum und Bau IRB
Postfach 800469, 70504 Stuttgart
Nobelstraße 12, 70569 Stuttgart
Telefon: +49 (0) 7 11/9 70-25 00
Telefax: +49 (0) 7 11/9 70-25 08
E-Mail: verlag@fraunhofer.de
URL: <http://verlag.fraunhofer.de>

Druck & Bindung:

Bosch-Druck GmbH, Ergolding

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 20. Februar bis 31. Juli 2017
erhoben.

Fraunhofer »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2017« in Kürze

Der »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2017« 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 2017 wurde vom Fraunhofer IAO unter Anwendung der im Folgenden detailliert erläuterten wissenschaftlichen Methodik im Zeitraum vom 20. Februar bis 31. Juli 2017 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 zehn bedeutendsten Anbietern (Avis, Buchbinder, Budget, Caro, CC Rent a car, Enterprise, Europcar, Hertz, Sixt und STAR-CAR)¹, die verbindlich buchbare Angebote

¹ Im April 2017 hat Enterprise Caro übernommen. Über den gesamten Zeitraum der Datenaufnahme für die vorliegende Veröffentlichung traten Caro und Enterprise dem Kunden gegenüber weiterhin mit eigenständigen Angeboten auf. Daher werden Caro und Enterprise in dieser Veröffentlichung als separate Anbieter geführt. Der Integrationsstand zum Zeitpunkt der Drucklegung des Buches legt nahe, dass Caro zukünftig nicht mehr am Markt auftritt und daher in zukünftigen Veröffentlichungen nicht mehr erscheint.

- aufweisen. Es wurden keine starren Listenpreise erhoben, sondern Angebotspreise.
- Fraunhofer gibt den Marktpreis wieder, für den eine selbstzahlende Privatperson aufkommen muss. Sonderkonditionen für Vorauszahlungen werden nicht berücksichtigt. Dieser Preis wird als »Normaltarif« bezeichnet.
- Insgesamt sind bei beiden Erhebungen für die Mietzeiträume eins, drei, fünf und sieben Tage etwa 1 420 000 Daten von ca. 6 650 Anmietstationen eingeflossen.
- Sowohl kleine und mittlere Anbieter als auch große Anbieter wurden berücksichtigt.
- Bei der telefonischen Erhebung sind die kleinen und mittleren Anbieter, bezogen auf ihren Marktanteil, etwas übergewichtet, da alle Anmietstationen gleich gewichtet wurden.
- Die Preise wurden anonym im Rahmen eines marktüblichen Anmietszenarios erhoben, umfassend dargestellt und erläutert.
- In den Preisen sind die Kosten für eine Haftungsreduzierung mit einer marktüblichen Selbstbeteiligung von ca. 750 bis 950 Euro bereits enthalten.
- In den Preisen ist jeweils eine an die Jahreszeit angepasste Bereifung enthalten.
- Um die statistische Repräsentativität zu gewährleisten, wurden die Auswertungen bewusst auf den zweistelligen Postleitzahlbereich begrenzt.
- In einer erweiterten Erhebung wurde die Abhängigkeit des Preises vom Anmietzeitpunkt analysiert (sofortige Anmietung im Vergleich zur Anmietung in 7 Tagen). Es wurde festgestellt, dass die Preisabhängigkeit vom Anmietzeitpunkt sehr gering ist (Kapitel 5).

- Eine Auswertung nach der ACRISS-Klassifikation wurde zusätzlich zur Auswertung nach Schwacke-Klassifikation durchgeführt, da sie insbesondere für die Anbieter im Mietwagenmarkt gebräuchlich und von großem Interesse ist.
- Die Preise für Geländewagen wurden separat ausgewertet und sind in Kapitel 4 dargestellt. Diese Auswertungen erfolgten bundesweit und für den einstelligen Postleitzahlenbereich.
- Eine Auflistung von Beispielfahrzeugen nach der ACRISS-Klassifikation wird in Anhang A dargestellt.
- Eine Auswertung nach den 20 größten deutschen Städten wurde durchgeführt. Hierfür wurden die Einzelwerte aller Anmietstationen innerhalb einer Stadt aus der Interneterhebung genutzt (Anhang B).
- Ein wichtiges Element der Studie sind die umfassenden Auswertungen und Vergleiche, die auf Basis der beiden Erhebungen durchgeführt wurden. Diese enthalten sowohl die Auswirkungen des Anmietzeitpunktes auf den Preis als auch historischen Preisentwicklungen oder Marktmerkmale. Damit konnte auch nachgewiesen werden, dass das Internet keinen günstigeren Sondermarkt darstellt. Es zeigt sich vielmehr, dass die Internetpreise bei fast allen Fahrzeugklassen und Mietdauern leicht höher sind, als die telefonisch ermittelten Preise. (Kapitel 7, 8 und 9).

Die Erhebung in der 10. Ausgabe 2017 enthält ebenfalls eine Analyse der Marktentwicklung im Vergleich zum Vorjahr sowie ausführliche Analysen der Preisentwicklung 2013 bis 2017. Die durchschnittlichen Preise der Internetbuchung schwanken mit wenigen Ausnahmen im Bereich +/- 10 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Fahrzeuge der Schwacke-Klasse 2 bilden mit deutlich gesunkenen Durchschnittspreisen eine Ausnahme. Gleichzeitig sind deutlich weniger Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 1, 2 und 4 am Markt verfügbar als 2016. Als durchschnittlicher Preis für ein Fahrzeug nach EurotaxSchwacke Klasse 5 wurden ca. 84 Euro für einen Tag und ca. 235 Euro für sieben Tage ermittelt.

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

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

Inhalt

Fraunhofer »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2017« in Kürze	3
Tabellenverzeichnis	9
Abbildungsverzeichnis	11
1 Einleitung	15
2 Methodik	17
2.1 Anforderungen an Methodik und Studie	17
2.2 Beschreibung der Methodik	21
2.2.1 Vorgehensweise für die Studie	21
2.2.2 Elemente der Methodik	22
2.2.3 Basisdaten	24
2.3 Durchführung der Erhebungen	26
2.3.1 Erhebung auf Internetbasis	26
2.3.2 Erhebung auf telefonischer Basis	29
2.3.3 Berücksichtigung von mittelgroßen und kleinen Mietwagenanbietern	31
2.4 Auswertung der ermittelten Daten	32
2.5 Erfahrungen	33
2.5.1 Erhebung auf Internetbasis	33
2.5.2 Erhebung auf telefonischer Basis	33
2.5.3 Klassifizierung von Fahrzeugen	34
3 Mietwagenpreise auf Internet-Basis für Personenkraftwagen (Pkw)	37
3.1 Erläuterung der Tabellen	37
3.2 Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	40
3.3 Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	41
3.4 Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation bundesweit	44
3.5 Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	45
4 Mietwagenpreise auf Internet-Basis für Geländewagen	49
4.1 Erläuterung der Tabellen	49
4.2 Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	50
4.3 Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	51
4.4 Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation bundesweit	53
4.5 Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	54

5	Abhängigkeit des Preises vom Anmietzeitpunkt	56
6	Mietwagenpreise telefonische Erhebung	58
6.1	Erläuterung der Tabellen	58
6.2	Basistabellen der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	60
6.3	Basistabellen der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	61
7	Auswertungen und Interpretation der Ergebnisse	64
7.1	Vergleich der Anbietergruppen bei telefonischer Erhebung	64
7.2	Vergleich zwischen telefonischer Erhebung und Interneterhebung	66
7.3	Preisschwankungen zwischen Postleitzahlbereichen	68
8	Einordnung der Ergebnisse im Vergleich	70
8.1	Vergleich der Interneterhebung 2017 mit 2016	70
8.2	Vergleich der telefonischen Erhebung 2017 mit 2016	72
8.3	Vergleich der telefonischen Erhebungen: Internetanbieter und sonstige Anbieter 2017 mit 2016	74
9	Analyse der Preisentwicklungen 2013 bis 2017	76
9.1	Preisentwicklung der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation 2, 5 und 8	77
9.2	Preisentwicklung der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation E, I und L	78
9.3	Preisentwicklung der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation 2, 5 und 8	79
9.4	Preisentwicklung der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation für die Jahre 2013, 2015 und 2017	80
9.5	Preisentwicklung der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation für die Jahre 2013, 2015 und 2017	81
9.6	Preisentwicklung der Telefonerhebung nach Schwacke-Klassifikation für die Jahre 2013, 2015 und 2017	82
10	Zusammenfassung und Ausblick	83
11	Glossar und Abkürzungsverzeichnis	84
12	Literaturverzeichnis	85

Anhang A	Eingruppierung von Fahrzeugen nach ACRISS	86
Anhang B1	Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation für den zweistelligen Postleitzahlbereich	87
Anhang B2	Basistabellen nach Schwacke-Klassifikation für die 20 größten deutschen Städte	111
Anhang B3	Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation für den zweistelligen Postleitzahlbereich	117
Anhang B4	Basistabellen nach ACRISS-Klassifikation für die 20 größten deutschen Städte	149
Anhang C	Informationen zu Fraunhofer IAO	156

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Anzahl aktueller Fahrzeugausführungen Opel Astra in bestimmter Schwacke-Klasse	35
Tabelle 2:	Ranking der 20 größten Städte Deutschlands nach Einwohnerzahlen, Stand 31.12.2015 [Deutscher Städtetag]	37
Tabelle 3:	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	40
Tabelle 4:	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – einstelliger PLZ-Bereich	41
Tabelle 5:	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – bundesweit	44
Tabelle 6:	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – einstelliger PLZ-Bereich	45
Tabelle 7:	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	50
Tabelle 8:	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Geländewagen – einstelliger PLZ-Bereich	51
Tabelle 9:	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	53
Tabelle 10:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Geländewagen – einstelliger PLZ-Bereich	54
Tabelle 11:	Ergebnisse der telefonischen Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	60
Tabelle 12:	Ergebnisse der telefonischen Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – einstelliger PLZ-Bereich	61
Tabelle 13:	Telefonische Erhebung: Vergleich der Durchschnittswerte von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	65
Tabelle 14:	Vergleich zwischen telefonischer Erhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit	67
Tabelle 15:	Interneterhebung: Vergleich zwischen 2017 und 2016, Pkw – bundesweit	70
Tabelle 16:	Telefonische Erhebung: Vergleich zwischen 2017 und 2016, Pkw – bundesweit	72
Tabelle 17:	Telefonische Erhebung: Vergleich zwischen 2017 und 2016 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	74
Tabelle 18:	Bedeutung der ersten Stelle des SIPP-Codes und Eingruppierung von Beispielfahrzeugen nach ACRISS-Klassifikation im Rahmen der Preisermittlung, für Pkw und Geländewagen	86

Tabelle 19:	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – zweistelliger PLZ-Bereich	87
Tabelle 20:	Ergebnisse der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, 20 größten deutschen Städte	111
Tabelle 21:	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – zweistelliger PLZ-Bereich	117
Tabelle 22:	Ergebnisse der Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, 20 größten deutschen Städte	149

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Vorgehen bei der Studiererstellung	21
Abbildung 2:	Interneterhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlenbereichen, bundesweit	27
Abbildung 3:	Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke, bundesweit	28
Abbildung 4:	Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach ACRISS, bundesweit	29
Abbildung 5:	Telefonische Erhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlenbereichen, bundesweit	30
Abbildung 6:	Telefonische Erhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke, bundesweit	31
Abbildung 7:	Erläuterung der Ergebnistabellen für die Interneterhebung (Tabellenausschnitt aus Kapitel 3.3)	38
Abbildung 8:	Mittelwerte der Preise für Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	40
Abbildung 9:	Mittelwerte der Preise für Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – bundesweit	44
Abbildung 10:	Mittelwerte der Preise für Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	50
Abbildung 11:	Mittelwerte der Preise für Interneterhebung nach ACRISS-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	53
Abbildung 12:	Durchschnittliche Abweichung des Anmietpreises in Abhängigkeit vom Anmietzeitpunkt im Vergleich zum Anmietpreis in sieben Tagen	56
Abbildung 13:	Erläuterung der Ergebnistabellen für die telefonische Erhebung (Tabellenausschnitt aus Kapitel 6.3)	58
Abbildung 14:	Mittelwerte der Preise für telefonischen Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	60
Abbildung 15:	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung der Durchschnittswerte von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	65
Abbildung 16:	Vergleich Mittelwerte für telefonische Erhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit	66
Abbildung 17:	Prozentuale Abweichung zwischen telefonischer Erhebung und Interneterhebung, Pkw – bundesweit	67
Abbildung 18:	Beispiel – Mittelwerte \pm Standardabweichung für Fahrzeuge der Klasse 5, Anmietdauer 3 Tage, Interneterhebung – Pkw, zweistelliger PLZ-Bereich	69
Abbildung 19:	Interneterhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2017 und 2016, Pkw – bundesweit	71

Abbildung 20:	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2017 und 2016, Pkw – bundesweit	73
Abbildung 21:	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2017 und 2016 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	75
Abbildung 23:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2013 bis 2017 für Schwacke-Klasse 5 in Bezug auf den Mittelwert 2013, Pkw – bundesweit, Internet	77
Abbildung 22:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2013 bis 2017 für Schwacke-Klasse 2 in Bezug auf den Mittelwert 2013, Pkw – bundesweit, Internet	77
Abbildung 24:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2013 bis 2017 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2013, Pkw – bundesweit, Internet	77
Abbildung 26:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2013 bis 2017 für ACRISS-Klasse I in Bezug auf den Mittelwert 2013, Pkw – bundesweit, Internet	78
Abbildung 25:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2013 bis 2017 für ACRISS-Klasse E in Bezug auf den Mittelwert 2013, Pkw – bundesweit, Internet	78
Abbildung 27:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2013 bis 2017 für ACRISS-Klasse L in Bezug auf den Mittelwert 2013, Pkw – bundesweit, Internet	78
Abbildung 29:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2013 bis 2017 für Schwacke-Klasse 5 in Bezug auf den Mittelwert 2013, Pkw – bundesweit, Telefon	79
Abbildung 28:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2013 bis 2017 für Schwacke-Klasse 2 in Bezug auf den Mittelwert 2013, Pkw – bundesweit, Telefon	79
Abbildung 30:	Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2013 bis 2017 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2013, Pkw – bundesweit, Telefon	79
Abbildung 32:	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2013, 2015 und 2017, Pkw – bundesweit, Internet	80
Abbildung 31:	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2013, 2015 und 2017, Pkw – bundesweit, Internet	80
Abbildung 33:	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2013, 2015 und 2017, Pkw – bundesweit, Internet	80

Abbildung 35:	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2013, 2015 und 2017, Pkw – bundesweit, Internet	81
Abbildung 34:	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2013, 2015 und 2017, Pkw – bundesweit, Internet	81
Abbildung 36:	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der ACRISS-Klassen M bis X für 2013, 2015 und 2017, Pkw – bundesweit, Internet	81
Abbildung 38:	Preis-Mittelwerte für 3 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2013, 2015 und 2017, Pkw – bundesweit, Telefon	82
Abbildung 37:	Preis-Mittelwerte für 1 Tag Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2013, 2015 und 2017, Pkw – bundesweit, Telefon	82
Abbildung 39:	Preis-Mittelwerte für 7 Tage Anmietung der Schwacke-Klassen 1 bis 10 für 2013, 2015 und 2017, Pkw – bundesweit, Telefon	82

1 Einleitung

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

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

Die IAO-Methodik bildete die Grundlage für eine deutschlandweite Erhebung von Preisdaten über Telefon und Internet, die das Fraunhofer IAO vom 20. Februar bis 31. Juli 2017 durchgeführt hat.

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

Die Daten der beiden Erhebungen wurden insgesamt in drei verschiedenen Kategorien erfasst, um weitere Auswertungen zu ermöglichen: telefonisch ermittelte Preise von Internetanbietern, telefonisch ermittelte Preise von Anbietern, die keine verbindlich buchbaren Angebote im Internet aufweisen, sowie Internetpreise für im Internet verbindlich buchbare Fahrzeuge. Ermittelt wurden per Internet insgesamt 1 399 549 Einzelpreise von 1 894 Anmietstationen und per Telefon 20 096 Einzelpreise von 6 654 Anmietstationen.

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

Im Mietwagenmarkt erfolgt die Einordnung der Fahrzeuge häufig nach der ACRISS-Klassifikation [ACRISS 2017], im Unfallersatzgeschäft ist dagegen die Einteilung nach der Klassifikation von EurotaxSchwacke [Schwacke 2017] üblich. Im Rahmen dieser Erhebung wurden die Ergebnisse auf Basis der Schwacke-Klassifikation ermittelt und zusätzlich wurde eine Auswertung auf

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

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

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

Kapitel 9 widmet sich einer ausführlichen Analyse zur Preisentwicklung in den letzten fünf Jahren (2013 bis 2017).

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 2004].

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

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

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

Der Marktpreis als durchschnittlich bezahlter Preis wird am besten durch den »arithmetischen Mittelwert« der ermittelten Preise abgebildet. Idealerweise würden einzelne Anbieter oder Anmietstationen dabei noch gewichtet, beispielsweise nach ihrer Marktbedeutung, z. B. ausgedrückt durch den Umsatz oder die Anzahl der Fahrzeuge (siehe auch [Klein 2007]). Derartige Daten sind jedoch nicht verfügbar und können daher für eine Gewichtung nicht genutzt werden (siehe auch [Schwacke 2016]). Die nächstbeste Möglichkeit ist die Gleichgewichtung aller Anmietstationen, die für diese Studie angewendet wurde. Ein geeignetes Maß, die Schwankungsbreite der einzelnen ermittelten Preise darzustellen, ist die Angabe der »Standardabweichung«. Die Standardabweichung gibt an, wie weit die einzelnen Werte um den Mittelwert gestreut sind. Arithmetischer Mittelwert und Standardabweichung wurden daher für die Darstellung der Ergebnisse ausgewählt.

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

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

Repräsentativität

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

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

Anbieter

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

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

Die Daten wurden zunächst stichprobenartig überprüft und eine eigene Adressdatenbank aufgebaut. Insgesamt wurden 6 667 Anmietstationen in die Befragung einbezogen. Im Rahmen der telefonischen Datenerhebung wurden alle diese Adressdaten genutzt und dabei nochmals aktualisiert.

Anonymität

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

Buchungsmedien

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

Dokumentation

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

- Angabe von Bruttopreisen (inklusive 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 ein, drei, fünf und sieben Tage;
- Angabe der zugrunde liegenden Anzahl von Einzelwerten und Anmietstationen bzw. Nennungen;
- Vergleichende Darstellung der Ergebnisse von Interneterhebung und telefonischer Befragung;
- Vergleichende Darstellung mit der Markterhebung vom Vorjahr sowie mit anderen Markterhebungen von Mietwagenpreisen;
- 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 2017, Schwacke 2016]. Aus diesem Grund wurde in der Studie u. a. eine Einteilung und Auswertung nach diesem Klassifikationssystem vorgenommen. Diese Einteilung ist mit Herausforderungen im Bereich der Klassifikation verbunden und führt zu einer Unschärfe bei der Ermittlung und Berechnung der einzelnen Werte. Gleichzeitig stellt diese Klassifikation eine

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.

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

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

Aktualität

Die in dieser Studie erhobenen Daten wurden im Zeitraum vom 20. Februar bis 31. Juli 2017 erhoben. Die Studie spiegelt die Preise aus diesem Zeitraum wider. Mietwagenpreise werden von den Anbietern von Zeit zu Zeit an die Marktentwicklungen angepasst. Um aktuelle Preise bereitstellen zu können, wird die hier vorliegende Studie in regelmäßigen Abständen auf Basis der jeweils aktuellen Daten wiederholt.

Transparente Methodik

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

Öffentlich verfügbar

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

2.2 Beschreibung der Methodik

2.2.1 Vorgehensweise für die Studie

Die folgende Abbildung stellt die Vorgehensweise bei der 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.

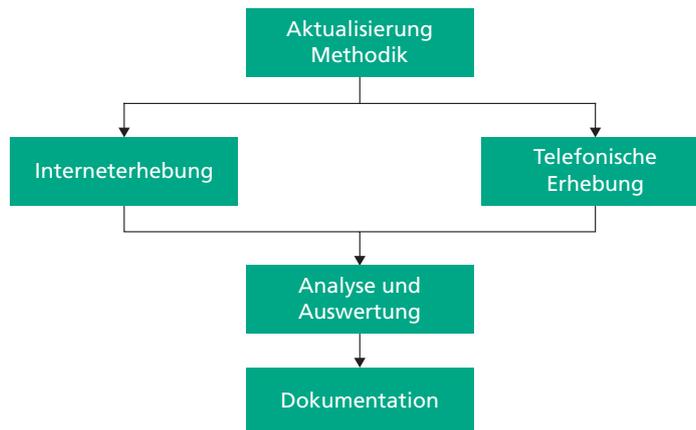


Abbildung 1: Vorgehen bei der Studiererstellung

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

Interneterhebung und telefonische Erhebung

Die Methodik diente als Grundlage für die anonymen, deutschlandweiten Erhebungen über Telefon und Internet, die von Februar bis Juli 2017 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

1 399 549 Einzelwerte der Erhebung über das Internet sowie 20 096 Einzelwerte der telefonischen Erhebung genutzt werden. Mit Hilfe der Programme wurden die Daten analysiert, ausgewertet, validiert und für die Tabellen in der Dokumentation aufbereitet.

Dokumentation

Grafiken wurden erstellt, um eine leichtere Interpretation der Ergebnisse zu ermöglichen. Die Auswertungen wurden analysiert und diskutiert. Auf dieser Basis konnten die Dokumentationstexte 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 Anmietfälle auffallen könnten. Daher muss für die Erhebung auf Internetbasis kein Szenario vorgespielt werden, sondern es wird der typische Anmietvorgang online nachgebildet.

Anmietzeitpunkt und -zeitraum

Für die Erstellung der Tabellen wurden die Preise für vier Anmietzeiträume ermittelt: ein, drei, fünf und sieben Tage. Dies gilt sowohl für die 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 zwischen vier und neun Tagen in der Zukunft liegt. Durch eine Untersuchung wurde nachgewiesen, dass der Anmietzeitpunkt nur in äußerst seltenen Fällen einen Einfluss auf den Preis hat (Kapitel 5).

Postleitzahlbereiche

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

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

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

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

Preiskriterien und -angaben

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

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

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

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

2.2.3 Basisdaten

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

- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Gelbe Seiten« im Internet-Angebot unter <http://www.gelbeseiten.de>;
- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Das Telefonbuch« im Internet-Angebot unter <http://www.telefonbuch.de>;
- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Meine Stadt« im Internet-Angebot unter <http://www.meinestadt.de>;
- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Google Maps« im Internet-Angebot unter <https://www.google.de/maps>;
- Stationsverzeichnisse der Mietwagenanbieter Avis, Buchbinder, Budget, Caro, CC Rent a car, Enterprise, Europcar, Hertz, Sixt und STARCAR.

Nach einer ersten Qualitätssicherung konnte ein Datenpool von insgesamt 6 667 Einzeladressen der Stationen von Mietwagenanbietern im gesamten Bundesgebiet aufgebaut und genutzt werden.

Qualitätssicherung und Optimierung der Adressdaten

Im Rahmen der Datenerhebung und der weiteren Qualitätssicherungsmaßnahmen wurde die Adressdatenqualität weiter verbessert. So wurden u. a. inkorrekte Adressdaten oder Doppelungen mit unterschiedlichen Bezeichnungen für gleiche Stationen beseitigt, unvollständige Stationsverzeichnisse ergänzt und nicht mehr am Markt agierende Anbieter gelöscht. Aufgrund des Umfangs der eingesetzten Datenquellen ist davon auszugehen, dass praktisch eine vollständige Abdeckung des deutschen Marktes von Mietwagenanbietern erreicht werden konnte.

Neben der Adressbereinigung und -korrektur wurde in einem zweiten Schritt sichergestellt, dass Daten von Anbietern im Normaltarif-Geschäft erhoben werden. Hierzu wurden die Adressbestände hinsichtlich offenkundiger »Nicht-Normaltarif-Anbieter« bereinigt. Dazu zählen Anbieter von Spezialfahrzeugen, Limousinen, Sammeltaxis etc. soweit dies über den Firmennamen bereits zu identifizieren war.

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

Von den ursprünglich 6 667 Einzeladressen von Anmietstationen im gesamten Bundesgebiet konnten nach dieser Bereinigung 6 654 Stationen

von relevanten Anbietern im Normaltarif-Geschäft für die Durchführung der Erhebung genutzt werden.

Grundgesamtheit für Interneterhebung

Grundlage für die Interneterhebung bildeten Preisangaben von Anmietstationen für Pkw im Normaltarif-Geschäft, welche neben einer verbindlichen Preisauskunft insbesondere auch eine verbindliche Buchung von Pkw-Mietfahrzeugen anbieten. Als relevante Anbieter im Internet-Geschäft wurden folgende Mietwagenanbieter in die Untersuchung einbezogen: Avis, Buchbinder, Budget, Caro, CC Rent a car, Enterprise, Europcar, Hertz, Sixt und STARCAR. Zusammen wiesen diese zehn Anbieter ein Netz von bundesweit 1 894 Anmietstationen auf (Stand 31.07.2017; ohne Flughafen- und Sonderstationen).

Im Zuge der Durchführung der Interneterhebung wurde bei den erfassten 1 894 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 (300), Buchbinder (105), Budget (159), CC Rent a car (13), Caro (41), Enterprise (133), Europcar (454), Hertz (213), Sixt (445) sowie STARCAR (31).

Angebote von Handelsplattformen, die vor allem den Reise- und Urlaubsmarkt bedienen, wie <http://www.expedia.de>, <http://www.opodo.de>,

<http://www.billigermietwagen.de>, <http://www.mietwagenmarkt.de>, <http://www.autoeurope.de> oder <http://www.holidayautos.de> wurden bewusst nicht berücksichtigt.

Grundgesamtheit für telefonische Erhebung

Grundlage für die telefonische Datenerhebung bilden Preisangaben von Anmietstationen, die telefonisch im Rahmen eines realitätsnahen Anmietenszenarios aufgenommen werden. Insgesamt umfasste der Adressbestand für die telefonische Erhebung alle ermittelten 6 667 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 6 667 Anmietstationen ein Vorgabewert für die pro Anruf abzufragende Fahrzeugklasse und Anmietdauer generiert. Insgesamt wurden auf diese Weise Vorgabewerte für vier Anrufe pro Station erzeugt. Bei der Generierung der Vorgabewerte wurde darauf geachtet, dass für jede Fahrzeugklasse und für die verschiedenen Postleitzahlbereiche nach Abschluss der Befragung eine genügend hohe Anzahl von Werten vorhanden ist, um statistisch relevante Auswertungen erstellen zu können.

Um weitere Auswertungen zu ermöglichen, insbesondere die Frage zu beantworten, ob es Unterschiede bei den telefonischen Preisangaben

zwischen den Anbietern mit verbindlicher Internet-Buchungsmöglichkeit und den sonstigen Anbietern gibt, wurden die telefonisch ermittelten Preise für diese beiden Gruppen getrennt aufgeführt.

Im Zuge der Durchführung der telefonischen Erhebung wurde festgestellt, dass von den ursprünglich erfassten 6 667 Stationen bei insgesamt 6 654 Stationen eine Preis Anfrage 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 Anmietenszenarios aus Pkw-Fahrzeugangeboten (s. o.) durchgeführt.

Die erhobenen Daten umfassen u. a. folgende Angaben:

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

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

Die Durchführung der Interneterhebung erfolgte im Zeitraum 20. Februar bis 31. Juli 2017. Jede Anmietstation wurde in diesem Zeitraum mehrmals mit allen jeweils verfügbaren Fahrzeugen abgefragt. Insgesamt wurden im Rahmen der Interneterhebung 1 534 161 Einzelpreise von 2 086 Anmietstationen ermittelt. Davon lagen 150 Stationen an Flughäfen mit 116 315 Werten,

welche in der Analyse nicht berücksichtigt wurden. Weitere 18 297 Werte von 42 Stationen wurden nicht mit einbezogen, da es sich um Sonderstationen für Militär, Kreuzfahrten oder zur Bereitstellung für Großunternehmen handelte. Bei 627 923 Werten, die beispielsweise unter 150 Inklusivkilometer aufwiesen oder vom Fahrzeugtyp Transporter/Lkw waren, flossen ebenfalls nicht in die Auswertung ein. Letztendlich wurden in der Analyse insgesamt 1 399 549 Daten verarbeitet, unterteilt in 1 353 725 Preisangaben für Pkw und 45 824 für Geländewagen.

Die Abbildung 2 zeigt die Verteilung der Anmietstationen auf die einstelligen Postleitzahlbereiche

Anzahl Stationen

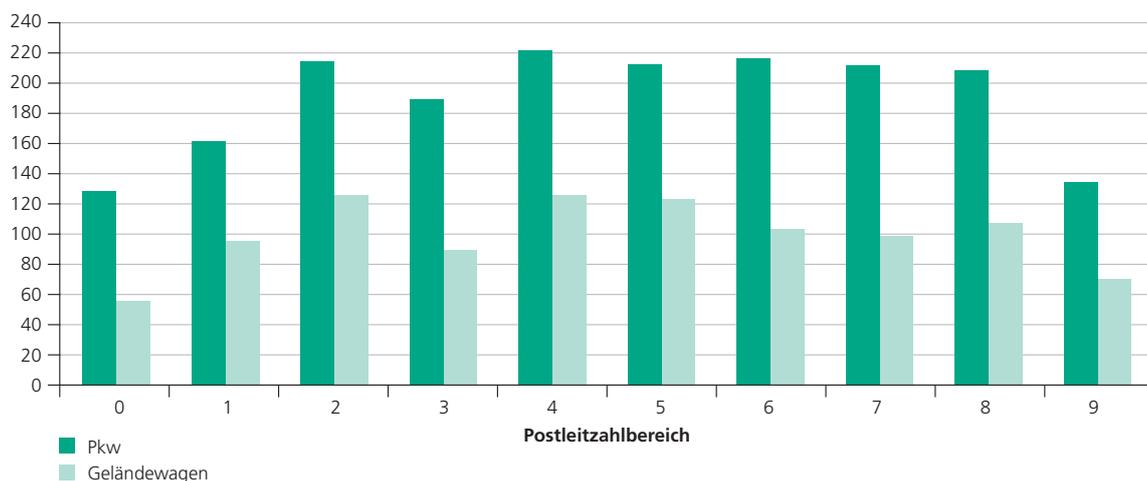


Abbildung 2: Interneterhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlenbereichen, bundesweit

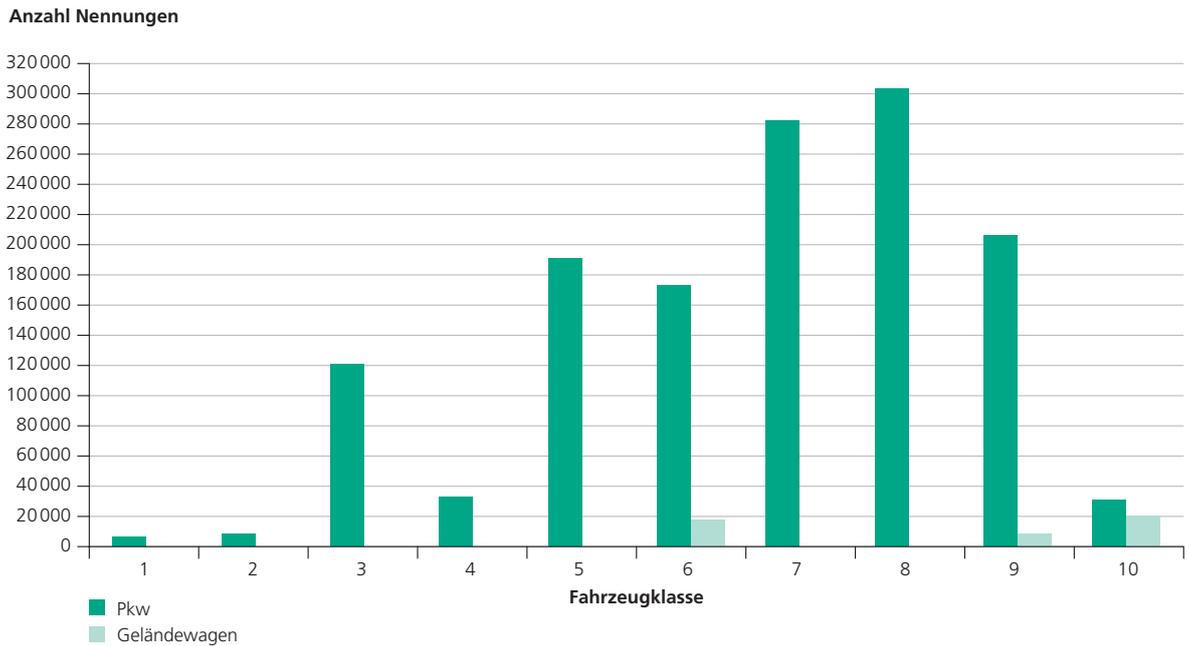


Abbildung 3: Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke, bundesweit

für Pkw und Geländewagen. Zu beachten ist, dass die Anzahl der Anmietstationen für Geländewagen eine Teilmenge aus den Anmietstationen für Pkw darstellt.

Abbildung 3 und Abbildung 4 zeigen die Verteilung der einzelnen Fahrzeugklassen (bundesweit) nach Schwacke- und ACRISS-Klassifikation und ebenfalls für Pkw und Geländewagen. In Abbildung 3 fällt auf, dass die Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse für die

Klassen 1, 2, 4 und 10 deutlich geringer ist als für die anderen Klassen. Das rührt daher, dass niedrige und hohe Klassen generell weniger angeboten werden. Teilweise ist die Verfügbarkeit dieser Klassen regional oder saisonal sehr unterschiedlich. Ausführlichere Daten sind im Tabellenteil des Buchs enthalten.

Die Grafiken veranschaulichen, dass in den einstelligen Postleitzahlbereichen eine etwas unterschiedliche Anzahl von Anmietstationen

Anzahl Nennungen

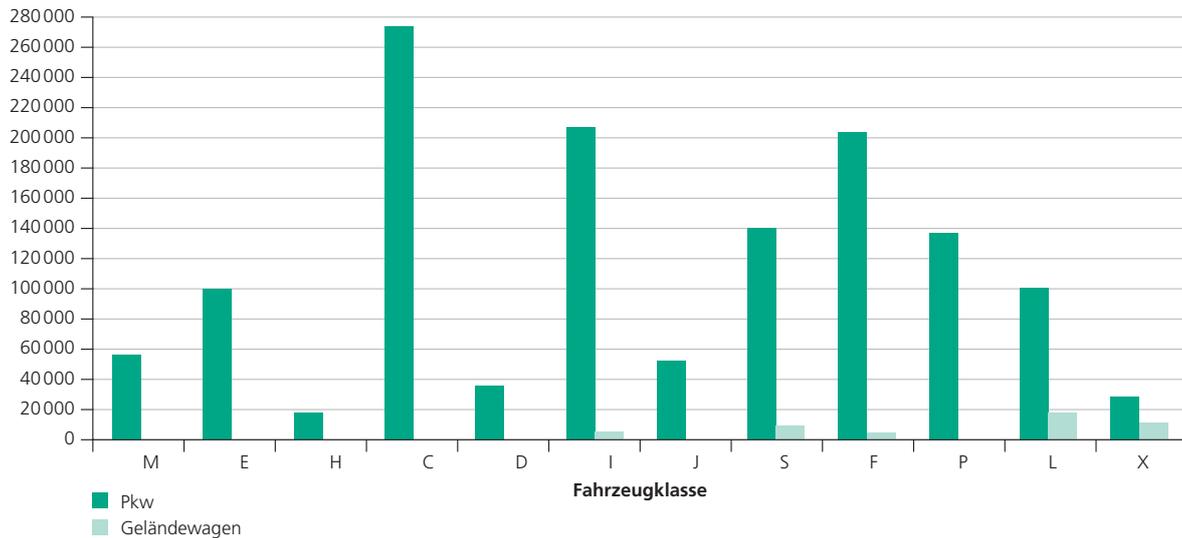


Abbildung 4: Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach ACRISS, bundesweit

präsent ist und einzelne Klassen bei den Abfragen häufiger angeboten werden als andere bzw. gar nicht.

2.3.2 Erhebung auf telefonischer Basis

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

Die erhobenen Daten umfassten u. a. folgende Angaben:

- Datum und Uhrzeit der Erhebung;
- Identifikation des Mietwagenanbieters;
- Identifikation und Adresse der Anmietstation;
- Gesprächspartner;
- Besondere Standortkennzeichen (z. B. für Bahnhof);
- Besondere Anbieterkennzeichen (u. a. Internetbuchungsmöglichkeit);
- Anmietzeitpunkt und -zeitraum;

- Freikilometer (falls nicht unbegrenzt);
- Abgefragte Fahrzeugklasse;
- Preis (inkl. Umsatzsteuer);
- Anmerkungen.

Es wurden die Kriterien für ein valides Anmietzenario (s. o.) angewendet. Alle abgefragten Preise enthielten eine Mindestkilometeranzahl von 150 Kilometer; somit konnten 20 096 Preise für die Auswertung herangezogen werden. Die Haftungsreduzierung (mit typischer Selbstbeteiligung) war stets im abgefragten Preis enthalten.

Die Durchführung der telefonischen Erhebung erfolgte parallel zur Interneterhebung.

Insgesamt wurden im Rahmen der telefonischen Erhebung 20 096 Einzelpreise von 6 654 Anmietstationen ermittelt, die für die weiteren Auswertungen genutzt wurden.

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

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

Anzahl Stationen

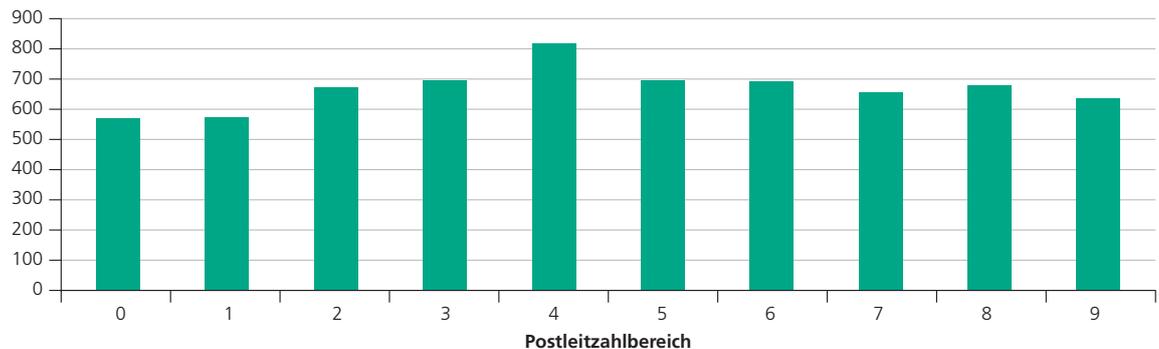


Abbildung 5: Telefonische Erhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlenbereichen, bundesweit

Anzahl Nennungen

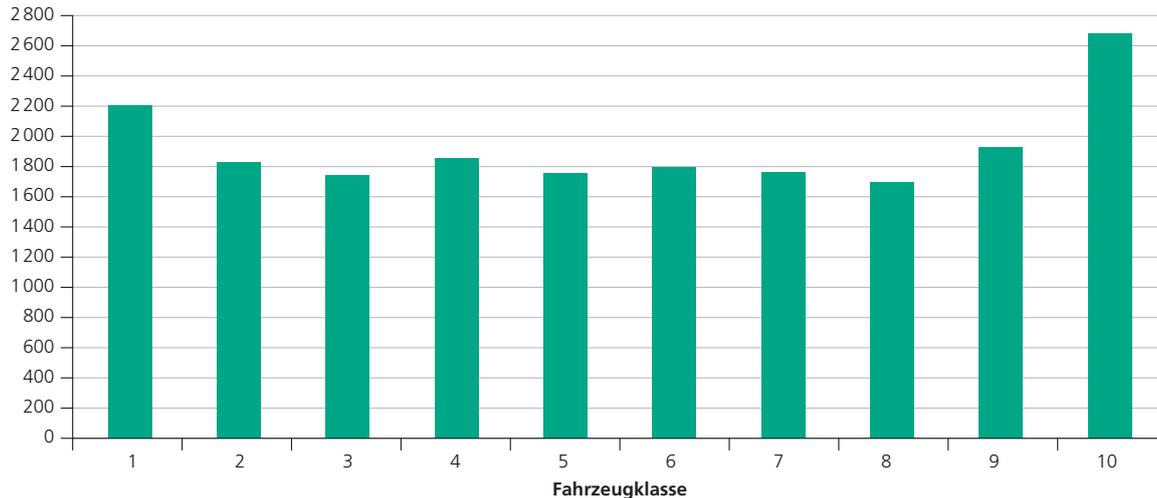


Abbildung 6: Telefonische Erhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke, bundesweit

2.3.3 Berücksichtigung von mittelgroßen und kleinen Mietwagenanbietern

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

anbieten – durchgeführt, deren Adressdaten über die »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 6 667 Anmietstationen für Pkw-Vermietung in Deutschland ermittelt, die befragt werden (eine Anmietstation ist durch eine eigenständige Adresse gekennzeichnet, ein Vermieter kann mehrere Anmietstationen haben). Der Anteil der

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 Interneterhebung wurden die Preise bei jeder einzelnen Station ermittelt, um korrekte Daten sicherzustellen, auch wenn bei manchen Anbietern identische Preise für eine bestimmte Klasse an vielen Anmietstationen vorgefunden wurden. Einzelne Anmietstationen zeigten jedoch andere Preise.
- Für das zu mietende Fahrzeug werden fast immer nur Beispielfahrzeuge angegeben – eine Zusicherung für ein bestimmtes Fahrzeugmodell wird selten oder nur gegen Aufpreis. Die Mietfahrzeuge sind bzgl. ihrer technischen Daten nicht sehr detailliert beschrieben. Dies erschwert die Zuordnung der Fahrzeuge zu der Schwacke-Klassifikation.

- Bei den Anbietern Budget, Caro und CC Rent a car sind bei den Auswertungen Kilometerbeschränkungen für einen Teil der Fahrzeuge zu berücksichtigen. Das bedeutet für die Auswertung, dass Anmietungen mit weniger als 150 Kilometer Inklusivleistung am Tag nicht berücksichtigt wurden. Bei STARCAR sind die geplanten Kilometer vor der Buchung bereits anzugeben.
- Einige Anbieter bieten für manche Buchung nur noch die Vorauszahlung per Kreditkarte an.
- Während des Erhebungszeitraums hat Enterprise Caro übernommen. Über den gesamten Zeitraum der Datenaufnahme für die die vorliegende Veröffentlichung traten Caro und Enterprise dem Kunden gegenüber weiterhin mit eigenständigen Angeboten auf. Daher werden Caro und Enterprise in dieser Veröffentlichung als separate Anbieter geführt. Der Integrationsstand zum Zeitpunkt der Drucklegung des Buches legt nahe, dass Caro zukünftig nicht mehr am Markt auftritt und daher in zukünftigen Veröffentlichungen nicht mehr erscheint.

2.5.2 Erhebung auf telefonischer Basis

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

- Generell bestand eine hohe Auskunftsbereitschaft bei den angefragten Anmietstationen.
- Die Rahmenbedingungen, wie Selbstbeteiligung und Kilometerleistung sind mittlerweile ziemlich einheitlich. Viele sonstige Anbieter

- haben sich den Werten der Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit angepasst.
- Die Unternehmenspolitik bezüglich der Kilometerleistung wurde von mehreren Anbietern relativ zeitgleich geändert, sodass standardmäßig nur noch geringe Inklusivkilometer angeboten wurden.
- Viele Anbieter, auch die großen Anbieter, bieten in den Randgruppen 1 und 2 sowie 9 und 10 wieder verstärkt Vermietungen an, wobei in den unteren Randklassen nicht klar ist, ob auch Fahrzeuge in der Unterklasse vorhanden sind oder Fahrzeuge höherer Klassen günstiger vermietet werden.
- Bei vielen Vermietern – auch den großen Anbietern – manifestiert sich die konsequente Zusammenlegung der Klassen. Häufig wird kein Unterschied zwischen Fahrzeuge der Schwacke-Klassen 1 bis 3 und 4 bis 6 gemacht.
- Insbesondere in den Randklassen greifen kleine und mittlere Anbieter häufig auf die Angebote großer Anbieter zurück, für die sie dann als Vermittler auftreten.
- Vor allem bei den großen Anbietern sind die Preise in höheren Klassen zum Teil deutlich niedriger, als in niedrigeren Klassen. Begründet wird dies mit einer geringeren Nachfrage nach den hohen Klassen.
- Gerade bei der Anfrage der Preise für 5 und 7 Tage kam es immer wieder zu der Situation, dass diese Preise identisch waren. Begründet wurde dies damit, dass sich der Hauptanmietzeitraum unter der Woche befindet und die Fahrzeuge am Wochenende sowieso nicht genutzt würden.
- Die großen Anbieter scheinen manche Fahrzeuge der hohen Klassen bei Bedarf zu einer bestimmten Anmietstation zu überführen, wenn diese dort aktuell nicht vorhanden sind.
- Insbesondere die regionalen Anbieter fallen häufig durch eine aggressive Preispolitik auf.

2.5.3 Klassifizierung von Fahrzeugen

Der Einsatz der Schwacke-Fahrzeugklassen bei der Zuordnung der von Vermietern angebotenen Fahrzeuge ist nicht in allen Fällen eindeutig. Aktuell stellt die Schwacke-Klassifikation in der Schadenregulierung einen Standard für die Fahrzeugklassifikation dar. Außerhalb des Unfallersatzgeschäftes ist sie für Mietwagen jedoch nicht gebräuchlich. Daher wurde in dem hier vorliegenden Marktpreispiegel 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 erfolgt über die entsprechende Schwacke-Liste [Schwacke 2017].

Die folgende Tabelle zeigt, dass beispielsweise ein Opel Astra Fließheck je nach Ausführung in verschiedenen Klassen eingeordnet wird. So ist beispielsweise ein Opel Astra 1.4 Selection ein Fahrzeug der Klasse 4, ein Opel Astra 1.4 Turbo Edition hingegen ein Fahrzeug der Klasse 5 und ein Opel Astra 1.6 CDTI Innovation ein

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

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

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 bezieht sich auf die Liste [Schwacke 2017] und gibt an, wie viele der damals aktuell produzierten Opel Astra-Ausführungen 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 2017] 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 2017]. 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 – Klassifizierungscode für Mietfahrzeuge, der von ACRISS veröffentlicht wurde) erstellt. Für die Klassifizierung wurde der erste Buchstabe (erste Stelle) der aktuell im Einsatz befindlichen Klassifikation in die Auswertung einbezogen. Die Klassifikation in der Studie unterscheidet zwischen 12 Klassen, die bei der Erhebung in statistisch relevanter Anzahl aufgetreten sind. Diese 12 Klassen sind mit ihrer Bezeichnung im Anhang aufgeführt sind.

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

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

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

9 Analyse der Preisentwicklungen 2013 bis 2017

In den folgenden Auswertungen werden die Preisentwicklungen der letzten fünf Jahre dargestellt. Als Referenzwerte werden die Preise von 2013 zugrunde gelegt.

In den Abschnitten 9.1 bis 9.3 steht die Preisentwicklung der vergangenen fünf Jahre im Mittelpunkt. Hier wurde auf die Darstellung aller Klassen aus Gründen der Übersichtlichkeit und Lesbarkeit verzichtet. Als typische Mietwagen-segmente bzw. -klassen nach Schwacke- und ACRISS-Klassifikation werden folgende Klassen dargestellt: Kleinwagen (Schwacke-Klasse 2 und ACRISS-Klasse E), mittlere Fahrzeuggröße (Schwacke-Klasse 5 und ACRISS-Klasse I) sowie Oberklasse (Schwacke-Klasse 8 und ACRISS-Klasse L).

Die Darstellungen zeigen, um wie viel Prozent der Preis vom Referenzwert 2013, hier als 0 Prozent angenommen, abweicht. Ein höherer Prozentwert bedeutet eine Preissteigerung gegenüber 2013, ein niedrigerer Prozentwert zeigt eine Preisreduzierung gegenüber 2013 an. Die Analyse wurde jeweils für die drei Anmietzeiträume 1, 3 und 7 Tage durchgeführt.

In den Abschnitten 9.4 bis 9.6 steht der Vergleich für die einzelnen Klassen im Mittelpunkt. In den Abbildungen sind zwar alle Klassen aufgenommen, aber aus Gründen der Übersichtlichkeit wurde die Darstellung auf die drei Jahre 2013, 2015 und 2017 beschränkt. In diesen Abschnitten wurde von einer Preisindexierung abgesehen – stattdessen wird der Preis selbst dargestellt.

9.1 Preisentwicklung der Interneterhebung nach Schwacke-Klassifikation 2, 5 und 8

Die folgenden drei Abbildungen zeigen die Preisentwicklungen für die Schwacke-Klassen 2, 5 und 8 in Bezug auf den Mittelwert 2013. Ein Wert von 14 Prozent bei Klasse 2 für eine Anmietung von einem Tag im Jahre 2015 bedeutet, dass es von 2013 bis 2015 zu einer Preissteigerung von 14 Prozent kam. In der gleichen Klasse kam es mit gleicher Anmietdauer bis 2017 zu einer Preissenkung von 26 Prozent.

Für Klasse 2 sind insgesamt gesunkene Preise zu erkennen. Leichte Preissteigerungen im Vergleich zum Vorjahr können in dieser Klasse bei einer eintägigen Anmietung für die Jahre 2015 und 2016 und für die Anmietdauer von drei Tagen im Jahr 2015 verzeichnet werden.

In Klasse 5 sind beinahe kontinuierlich sinkende Preise zu erkennen. Wobei die Preise für die eintägige Anmietung deutlich geringer sinken als für drei und sieben Tage.

In Klasse 8 sind nach einem anfänglichen Preisanstieg für alle Mietdauern kontinuierlich sinkende Preise zu verzeichnen, die im Vergleich zwischen 2013 und 2017 allerdings nur sehr gering ausfallen.

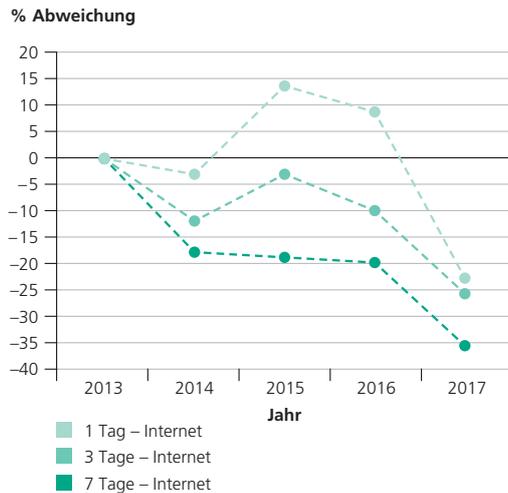


Abbildung 22: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2013 bis 2017 für Schwacke-Klasse 2 in Bezug auf den Mittelwert 2013, Pkw – bundesweit, Internet

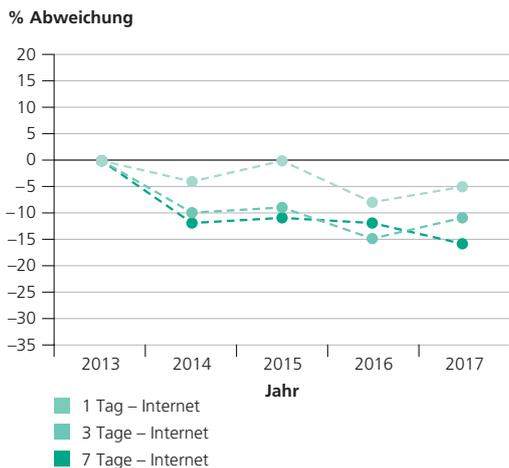


Abbildung 23: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2013 bis 2017 für Schwacke-Klasse 5 in Bezug auf den Mittelwert 2013, Pkw – bundesweit, Internet

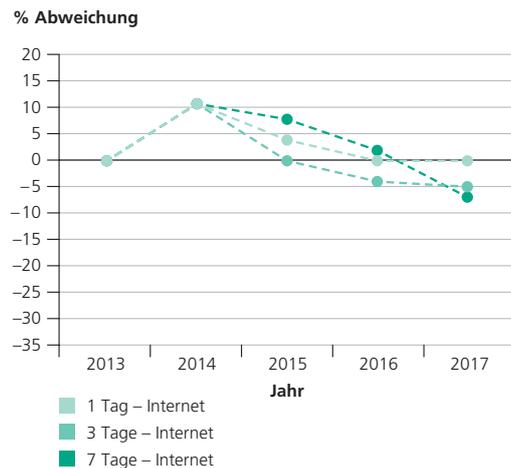


Abbildung 24: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2013 bis 2017 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2013, Pkw – bundesweit, Internet

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

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

In Klasse E sind beinahe kontinuierlich sinkende Preise zu erkennen, die je nach Anmietdauer unterschiedlich stark ausfallen. Während die Preise für die eintägige Anmietung in den niedrigen einstelligen Prozentbereich fallen sind bei drei- und siebentägiger Anmietung deutlich stärker gefallen Preise zu verzeichnen. In Klasse I sind mit steigender Mietdauer stärker fallende Preise zu erkennen. In ACRISS-Klasse L ist nach größtenteils geringen Veränderungen von 2013 bis 2016 im letzten Jahr für alle Mietdauern eine merkliche Preissteigerung zu verzeichnen.

% Abweichung

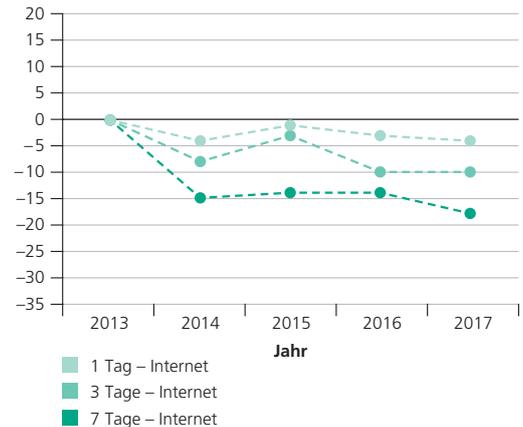


Abbildung 25: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2013 bis 2017 für ACRISS-Klasse E in Bezug auf den Mittelwert 2013, Pkw – bundesweit, Internet

% Abweichung

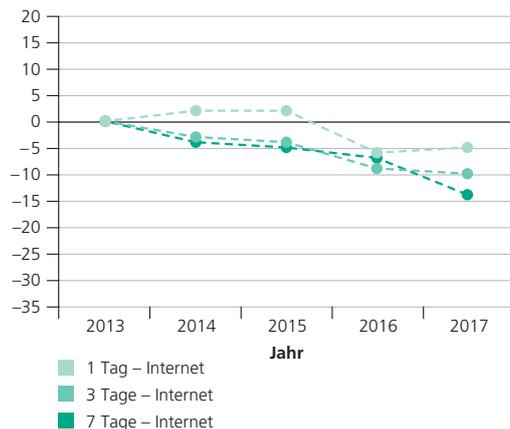


Abbildung 26: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2013 bis 2017 für ACRISS-Klasse I in Bezug auf den Mittelwert 2013, Pkw – bundesweit, Internet

% Abweichung

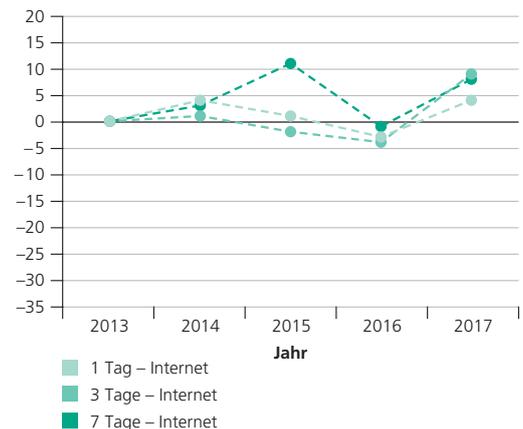


Abbildung 27: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2013 bis 2017 für ACRISS-Klasse L in Bezug auf den Mittelwert 2013, Pkw – bundesweit, Internet

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

Die nächsten drei Abbildungen zeigen die Preisentwicklungen für die telefonische Preiserhebung. Nach unterschiedlichen Preisentwicklungen bis 2016 sind die Preise 2017 im Vergleich zu 2013 in fast allen Fällen gesunken.

In Klasse 2 sind die Preise zuerst deutlich gefallen, um sich bis 2016 wieder stark dem Wert von 2013 anzunähern. 2017 sind die Preise für die Anmietdauern drei und sieben Tage deutlich gefallen, während die Preise für die eintägigen Anmietungen von 2016 bis 2017 leicht gestiegen sind.

Auch in den Klasse 5 und 8 liegen die Preise 2016 nach anfänglicher Schwankung wieder sehr nah am Wert von 2013 und sinken hier von 2016 bis 2017 über alle betrachteten Anmietdauern. Die Preisreduzierung von 2016 zu 2017 fällt für die Anmietdauern drei und sieben Tag recht deutlich aus.

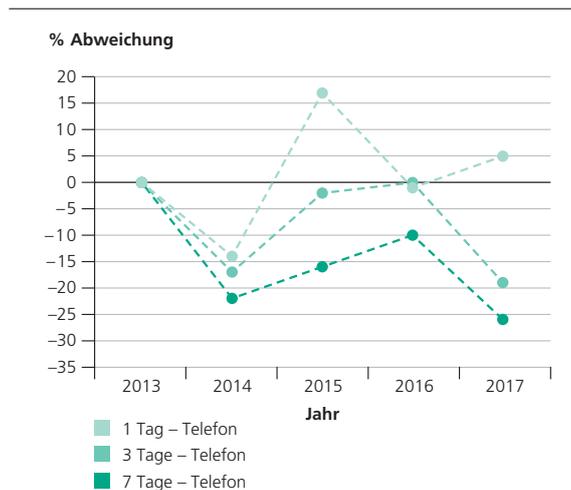


Abbildung 28: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2013 bis 2017 für Schwacke-Klasse 2 in Bezug auf den Mittelwert 2013, Pkw – bundesweit, Telefon

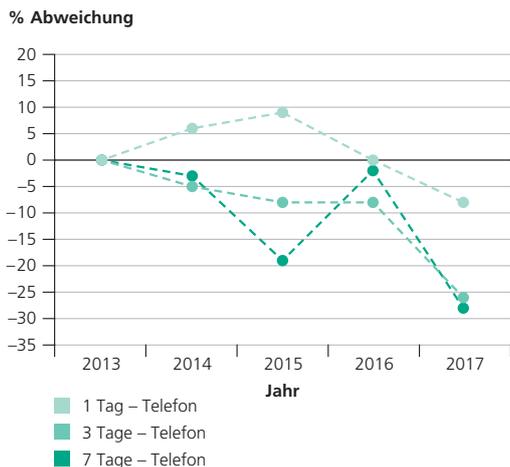


Abbildung 29: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2013 bis 2017 für Schwacke-Klasse 5 in Bezug auf den Mittelwert 2013, Pkw – bundesweit, Telefon

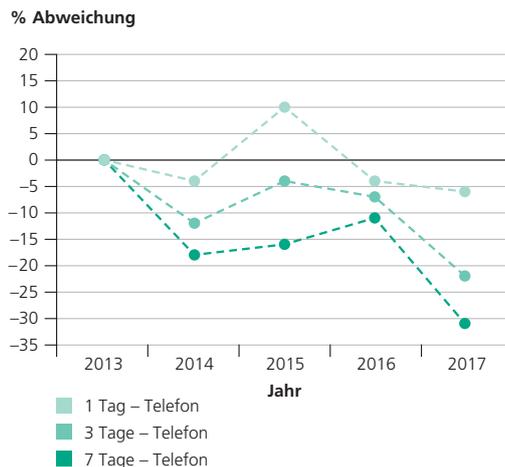


Abbildung 30: Durchschnittliche Abweichung der Mittelwerte von 2013 bis 2017 für Schwacke-Klasse 8 in Bezug auf den Mittelwert 2013, Pkw – bundesweit, Telefon

10 Zusammenfassung und Ausblick

Die Marktstudie 2017 wurde von dem neutralen Forschungsinstitut Fraunhofer IAO auf Basis wissenschaftlich fundierter Methoden und Erfahrungen der Marktstudien 2008 bis 2016 durchgeführt. Die Abfrage unter typischen Anmietbedingungen ermöglichte die Ermittlung marktüblicher Preise. Detaillierte Ergebnisse für zwei Erhebungen auf Basis von etwa 1 420 000 Einzeldaten stellen eine umfassende Basis für die Markteinschätzung dar. Erstmals wurden für die Ausgabe 2013 die Preise für eine Anmietdauer von fünf Tagen erhoben und analysiert. Zusätzliche Analysen wurden für die Ausgabe 2013 durchgeführt und grafisch aufbereitet.

Die Erhebungen zeigen auch 2017 wieder, dass das Internet kein Sondermarkt mit grundsätzlich günstigeren Preisen darstellt. Es gibt einen Mietwagenmarkt mit unterschiedlichen Vertriebskanälen und Werbemethoden. Die telefonisch abgefragten Preise sind 2017 über fast alle Klassen und Anmietdauern hinweg im Durchschnitt günstiger als die über das Internet abgefragten Preise.

Im Vergleich zum Vorjahr bewegen sich die Preise der Internetbuchung fast ausnahmslos in einem Schwankungsbereich von +/- 10 Prozent. Dabei sind die Preise der niedrigen Klassen (mit Ausnahme von Klasse 2) tendenziell leicht teurer geworden, während die höheren Klassen (mit Ausnahme von Klasse 9) etwas günstiger geworden sind.

Auf Basis der bewährten Methodik des Fraunhofer IAO wurde in der hier vorliegenden Marktstudie 2017 eine umfassende Erhebung und Analyse der deutschlandweiten Preise von Mietwagen durchgeführt. Die Informationen sollen für alle Personen, die am Mietwagenmarkt interessiert oder an Regulierungsprozessen beteiligt sind, eine wichtige Informationsgrundlage bilden.

11 Glossar und Abkürzungsverzeichnis

ACRISS	Association of Car Rental Industry Systems Standards. ACRISS ist eine Vereinigung von Mietwagenanbietern, die sich mit der Entwicklung, Einführung und Einhaltung von allgemeingültigen Standards zum Gebrauch in den elektronischen Vertriebssystemen befasst; s. a. 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. Kfz LDW	inklusive Kraftfahrzeug Liability Damage Waiver – Haftungsverzicht bei Schaden; Bezeichnung für Haftungsreduzierung bei bestimmten Autovermietern.
BGH	Bundesgerichtshof	Normalpreis, Normaltarif	Im Kontext von Mietwagen: Der Mietpreis, der von einer Privatperson oder einem Geschäftsmann bei Selbstzahlung gültig ist.
bzgl.	bezüglich	Pkw	Personenkraftwagen
bzw.	beziehungsweise	PLZ	Postleitzahl
ca.	circa	PLZ-Leitbereich	Ein Postleitzahlbereich, der mit einer bestimmten, zweistelligen Postleitzahl beginnt.
CDW	Collision Damage Waiver – Haftungsverzicht bei Kollisionsschaden; Bezeichnung für Haftungsreduzierung bei bestimmten Autovermietern	SIPP-Code	Standard Interline Passenger Procedures Code – Klassifizierungscode für Mietfahrzeuge, der von ACRISS (s. o.) veröffentlicht wurde.
d. h.	das heißt	SUV	Sport Utility Vehicle; Geländewagen
evtl.	eventuell	u. a.	unter anderem
e. V.	eingetragener Verein	Unfallersatzwagen	Typischerweise ein Mietwagen, der durch einen Unfall als Ersatzfahrzeug in Anspruch genommen wird.
etc.	et cetera		
ggf.	gegebenenfalls	z. B.	zum Beispiel

12 Literaturverzeichnis

[ACRISS 2017]

Association of Car Rental Industry Systems Standards; <http://www.acriss.org/de/>; abgerufen 29.09.2017.

[DasTelefonbuch]

Das Telefonbuch; Deutsche Telekom Medien GmbH und Partnerfachverlage, <http://www.dastelefonbuch.de>, abgerufen im Januar 2017.

[Deutscher Städtetag]

Deutscher Städtetag; Mitglieder des Deutschen Städtetages; <http://www.staedtetag.de/mitglieder/>, Einwohnerzahl Stand 31.12.2015; abgerufen 29.09.2017.

[Gabler 2004]

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

[GelbeSeiten]

Gelbe Seite – Branchenbuch; Deutsche Telekom Medien GmbH und Partnerfachverlage, <http://www.gelbeseiten.de>; abgerufen im Januar 2017.

[GoogleMaps]

Google Maps – Location Based Service; Google, <https://www.google.de/maps/>; abgerufen im Januar 2017.

[Heß 2007]

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

[Klein 2007]

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

[MeineStadt]

Meine Stadt; allesklar.com AG, <http://www.meinestadt.de>; abgerufen im Januar 2017.

[Neidhardt 2007]

Neidhardt, Claus und Kremer, Jürgen: Untersuchung der Preisentwicklung für Autovermietungen gemäß Schwacke-Liste im Zeitraum von 2000 bis 2006; 11.06.2007, <http://www.bav.de/data/content/infoservice/data/1183358829-UntersuchungPreisentwicklung.pdf>; abgerufen 29.09.2017.

[Richter 2007]

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

[Schwacke 2016]

EurotaxSchwacke GmbH (Hrsg.): SCHWACKEListe Automietpreisspiegel – Automietpreise für PKW. Transporter. Kleinbusse.; Verlag: EurotaxGlass's International AG, Pfäffikon, Schweiz; 2016.

[Schwacke 2017]

EurotaxSchwacke GmbH (Hrsg.): SCHWACKEListe Automietwagenklassen I/2017; Verlag: Eurotax-Glass's International AG, Pfäffikon, Schweiz; 2017.

Anhang A – Eingruppierung von Fahrzeugen nach ACRISS

Der Mietwagenmarkt klassifiziert Fahrzeuge nach der ACRISS-Klassifikation. Eine Beschreibung des Systems ist unter [ACRISS 2017] dargestellt.

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

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

CLMR (z. B. VW Golf)

1. Stelle »C«: Compact
2. Stelle »L«: Limousine
3. Stelle »M«: manuelle Schaltung
4. Stelle »R«: mit Klimaanlage.

1. Stelle des SIPP-Codes	Bedeutung	PKW	SUV
M	Mini	Smart Fortwo, Smart Forfour, Opel Adam, FIAT 500, Ford Ka, VW Up, Fiat Panda	
E	Kleinwagen	VW Polo, Renault Clio Kombi, Ford Fiesta, Opel Corsa, Fiat 500C, Seat Toledo	
H	Kleinwagen Elite	Audi A1	
C	Kompaktklasse	VW Golf, BMW 1er, Opel Astra, Ford Focus, Mini Cooper, Seat Leon, Citroen DS3	
D	Kompaktklasse Elite	Mercedes A-Klasse, Infiniti Q30, Audi Q2	
I	Mittelklassewagen	VW Passat, VW Touran, Opel Insignia, BMW 2er Active Tourer, Skoda Octavia Kombi, Mercedes B-Klasse, Citroen DS4, Skoda Yeti	Ford Kuga
J	Mittelklassewagen Elite	Opel Insignia, Mercedes CLA Kombi	
S	Standardklasse	VW CC, Skoda Superb, Ford S-Max, VW Sharan, VW Passat, Volvo V60, BMW 2er, Mercedes CLA	Ford Kuga
F	Gehobene Mittelklasse	Mercedes C-Klasse, BMW 3er, VW Sharan, Jaguar XE, BMW X1	Ford Kuga, Volvo XC60
P	Premiumklasse	Mercedes E-Klasse, BMW 5er, Audi A6, BMW X3	
L	Luxusklasse	Audi A6, BMW 525/530, BMW 430/435, BMW X4, Mercedes E-Klasse, Mercedes V-Klasse	VW Touareg, Mercedes GLE
X	Spezial	BMW X5, BMW 7er, Mercedes S-Klasse, Mercedes CLS, Audi A8, BMW 6er Coupé	Ford Edge, Porsche Macan, Porsche Cayenne

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

Anhang C – Informationen zu Fraunhofer IAO

Die Fraunhofer-Gesellschaft ist die führende Organisation für angewandte Forschung in Europa. Unter ihrem Dach arbeiten 69 Institute und Forschungseinrichtungen an Standorten in ganz Deutschland, mit knapp 24 500 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.

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 2017 enthält die Ergebnisse von zwei deutschlandweiten Erhebungen, die über Telefon und Internet durchgeführt wurden.

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

