



# Fraunhofer

IAO

FRAUNHOFER-INSTITUT FÜR ARBEITSWIRTSCHAFT UND ORGANISATION IAO

## MARKTPREISSPIEGEL MIETWAGEN DEUTSCHLAND 2011



FRAUNHOFER  
Marktpreisspiegel  
**MIETWAGEN**

Marktpreisspiegel Mietwagen  
**Deutschland 2011**

# 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  
www.mietwagenstudie.iao.fraunhofer.de

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

ISBN: 978-3-8396-0300-0

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

© by FRAUNHOFER IAO, 2011

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

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

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

Die Bereitstellung der Daten in dieser Studie beruht auf  
Angaben Dritter und erfolgt ohne Anspruch und Garantie auf  
Richtigkeit, Aktualität oder Vollständigkeit der Daten Dritter.  
Der Herausgeber bzw. die Autoren übernehmen keine  
Haftung für eventuell verbliebene fehlerhafte Angaben und  
deren Folgen aufgrund fehlerhafter Angaben Dritter. Die  
Daten wurden im Zeitraum 28. März bis 31. Juli 2011  
erhoben.

# Inhalt

Fraunhofer »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2011« in Kürze	9
<b>1 Einleitung</b>	<b>11</b>
<b>2 Methodik</b>	<b>13</b>
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	25
2.3.3 Berücksichtigung von mittelgroßen und kleinen Mietwagenanbieter	26
2.4 Auswertung der ermittelten Daten	27
2.5 Erfahrungen	28
2.5.1 Erhebung auf Internetbasis	28
2.5.2 Erhebung auf telefonischer Basis	28
2.5.3 Klassifizierung von Fahrzeugen	29
<b>3 Mietwagenpreise auf Internet-Basis für Personenkraftwagen (Pkw)</b>	<b>31</b>
3.1 Erläuterung der Tabellen	31
3.2 Ergebnisse nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	34
3.3 Ergebnisse nach Schwacke-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	35
3.4 Ergebnisse nach Schwacke-Klassifikation für den zweistelligen Postleitzahlbereich	38
3.5 Ergebnisse nach Schwacke-Klassifikation für die 20 größten deutschen Städte	62
3.6 Ergebnisse nach ACRISS-Klassifikation bundesweit	67
3.7 Ergebnisse nach ACRISS-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	68
3.8 Ergebnisse nach ACRISS-Klassifikation für den zweistelligen Postleitzahlbereich	71
3.9 Ergebnisse nach ACRISS-Klassifikation für die 20 größten deutschen Städte	95
<b>4 Mietwagenpreise auf Internet-Basis für Geländewagen</b>	<b>100</b>
4.1 Erläuterung der Tabellen	100
4.2 Ergebnisse nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	101
4.3 Ergebnisse nach Schwacke-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	102
4.4 Ergebnisse nach ACRISS-Klassifikation bundesweit	103
4.5 Ergebnisse nach ACRISS-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlbereich	104

<b>5</b>	<b>Abhängigkeit des Preises vom Anmietzeitpunkt</b>	<b>106</b>
<b>6</b>	<b>Mietwagenpreise telefonische Erhebung</b>	<b>108</b>
6.1	Erläuterung der Tabellen	108
6.2	Ergebnisse nach Schwacke-Klassifikation bundesweit	110
6.3	Ergebnisse nach Schwacke-Klassifikation für den einstelligen Postleitzahlenbereich	111
<b>7</b>	<b>Auswertungen und Interpretation der Ergebnisse</b>	<b>114</b>
7.1	Preisschwankungen zwischen Postleitzahlbereichen	114
7.2	Vergleich der Anbietergruppen bei telefonischer Erhebung	114
7.3	Vergleich zwischen telefonischer Erhebung und Internet-Erhebung	117
<b>8</b>	<b>Einordnung der Ergebnisse im Vergleich</b>	<b>119</b>
8.1	Vergleich der Internet-Erhebung 2011 mit 2010	119
8.2	Vergleich der telefonischen Erhebung 2011 mit 2010	121
8.3	Vergleich der telefonischen Erhebungen: Internetanbieter und sonstige Anbieter 2011 mit 2010	123
<b>9</b>	<b>Zusammenfassung und Ausblick</b>	<b>125</b>
<b>10</b>	<b>Glossar und Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>126</b>
<b>11</b>	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>127</b>
	<b>Anhang A – ACRISS-Klassifikation</b>	<b>128</b>
	<b>Anhang B – Informationen zu Fraunhofer IAO</b>	<b>129</b>

# Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Anzahl aktueller Fahrzeugausführungen VW Golf VI in bestimmter Schwacke-Klasse	29
Tabelle 3:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	34
Tabelle 4:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – einstelliger PLZ-Bereich	35
Tabelle 5:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – zweistelliger PLZ-Bereich	38
Tabelle 6:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, 20 größten deutschen Städte	62
Tabelle 7:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – bundesweit	67
Tabelle 8:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – einstelliger PLZ-Bereich	68
Tabelle 9:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – zweistelliger PLZ-Bereich	71
Tabelle 10:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – 20 größten deutschen Städte	95
Tabelle 11:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	101
Tabelle 12:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Geländewagen – einstelliger PLZ-Bereich	102
Tabelle 13:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	103
Tabelle 14:	Ergebnisse der Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Geländewagen – einstelliger PLZ-Bereich	104
Tabelle 15:	Ergebnisse der telefonischen Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	110
Tabelle 16:	Ergebnisse der telefonischen Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – einstelliger PLZ-Bereich	111
Tabelle 17:	Telefonische Erhebung: Vergleich der Durchschnittswerte von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	116
Tabelle 18:	Vergleich zwischen telefonischer Erhebung und Internet-Erhebung, Pkw – bundesweit	118
Tabelle 19:	Internet-Erhebung: Vergleich zwischen 2011 und 2010, Pkw – bundesweit	120

Tabelle 20:	Telefonische Erhebung: Vergleich zwischen 2011 und 2010, Pkw – bundesweit	122
Tabelle 21:	Telefonische Erhebung: Vergleich zwischen 2011 mit 2010 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	124
Tabelle 22:	Bedeutung der ersten Stelle des SIPP-Codes nach ACRISS-Klassifikation	128

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Vorgehensweise bei der Studiererstellung	17
Abbildung 2:	Internet-erhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlenbereichen, bundesweit	23
Abbildung 3:	Internet-erhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke-Klassifikation, bundesweit	24
Abbildung 4:	Internet-erhebung: 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)	32
Abbildung 8:	Mittelwerte der Preise für Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	34
Abbildung 9:	Mittelwerte der Preise für Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Pkw – bundesweit	67
Abbildung 10:	Mittelwerte der Preise für Internet-Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	101
Abbildung 11:	Mittelwerte der Preise für Internet-Erhebung nach ACRISS-Klassifikation, Geländewagen – bundesweit	103
Abbildung 12:	Durchschnittliche Abweichung des Anmietpreises in Abhängigkeit vom Anmietzeitpunkt im Vergleich zum Anmietpreis in sieben Tagen	106
Abbildung 13:	Erläuterung der Ergebnistabellen für die telefonische Erhebung (Tabellenausschnitt aus Kapitel 6.3)	108
Abbildung 14:	Mittelwerte der Preise für telefonischen Erhebung nach Schwacke-Klassifikation, Pkw – bundesweit	110
Abbildung 15:	Beispiel – Mittelwerte $\pm$ Standardabweichung für Fahrzeuge der Klasse 5, Anmietdauer 3 Tage, Internet-Erhebung – Pkw, zweistelliger PLZ-Bereich	114
Abbildung 16:	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung der Durchschnittswerte von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	116
Abbildung 17:	Vergleich Mittelwerte für telefonische Erhebung und Internet-Erhebung, Pkw – bundesweit	117
Abbildung 18:	Prozentuale Abweichung zwischen telefonischer Erhebung und Internet-Erhebung, Pkw – bundesweit	118
Abbildung 19:	Internet-Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2011 und 2010, Pkw – bundesweit	120



Abbildung 20:	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2011 und 2010, Pkw – bundesweit	122
Abbildung 21:	Telefonische Erhebung: Prozentuale Abweichung zwischen 2011 mit 2010 von Anbietern mit Internetbuchungsmöglichkeit und sonstigen Anbietern	124

# Fraunhofer »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2011« in Kürze

Der »Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2011« enthält die Ergebnisse von zwei repräsentativen Erhebungen der Mietwagenpreise in Deutschland. Nachdem die Studie in den vergangenen Jahren eine sehr große Resonanz erfahren und sich mittlerweile nicht nur für die Unfallschadenregulierung etabliert hat, sondern auch von vielen Mietwagenanbietern genutzt wird, war der Bedarf an einer aktualisierten Version 2011 hoch.

Die Erhebung der Daten für die aktuelle Ausgabe 2011 wurde von Fraunhofer IAO unter Anwendung der im Folgenden detailliert erläuterten wissenschaftlichen Methodik im Zeitraum vom 28. März bis 31. Juli 2011 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. Es wurden keine starren Listenpreise erhoben, sondern Angebotspreise.
- Bei den Mietpreisen kann es unterschiedliche Tarife geben. Fraunhofer gibt den Marktpreis wieder, den eine selbstzahlende Privatperson bezahlt. Dieser Preis wird als »Normaltarif« bezeichnet.
- Insgesamt sind bei beiden Erhebungen etwa 639 000 Daten von ca. 3 960 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.
- 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 7 und 8).
- In Kapitel 4 wurden zusätzliche Auswertungen für Geländewagen vorgenommen. Die Auswertungen erfolgten bundesweit und für den einstelligen Postleitzahlenbereich.

Die Erhebung in der vierten Ausgabe 2011 enthält eine Analyse der Marktentwicklung im Vergleich zum Vorjahr. Gegenüber 2010 sind Preissenkungen im Mittelsegment zu verzeichnen, in den kleinen und großen Klassen kam es zum Teil zu Preissteigerungen. Als durchschnittlicher Preis für ein Fahrzeug nach Eurotax-Schwacke Klasse 5 wurden circa 91 Euro für einen Tag und circa 262 Euro für sieben Tage ermittelt.

Eine Zusammenfassung der Ergebnisse sowie aktuelle Zusatzinformationen sind im Internet unter [www.mietwagenstudie.iao.fraunhofer.de](http://www.mietwagenstudie.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 28. März bis 31. Juli 2011 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 627 736 Einzelpreise von 1 574 Anmietstationen und per Telefon 11 405 Einzelpreise von 3 964 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 2011], im Unfallersatzgeschäft ist dagegen die Einteilung nach der Klassifizierung nach dem System von EurotaxSchwacke [Schwacke 2010A] üblich. Im Rahmen dieser Erhebung wurden die Ergebnisse auf Basis der Schwacke-Klassifikation ermittelt und zusätzlich

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

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

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

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 Ihnen der Herausgeber unter [mietwagenstudie@iao.fraunhofer.de](mailto:mietwagenstudie@iao.fraunhofer.de) 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 2010]). 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] 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 4755 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 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



- Postleitzahlbereichen, 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 2010A, Schwacke 2010]. 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 28. März bis 31. Juli 2011 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 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 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 Studiererstellung dar, die kurz beschrieben wird. Auf die einzelnen Elemente der Methodik sowie die Erhebungen wird in den folgenden Abschnitten näher eingegangen.

*Aktualisierung Methodik*

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

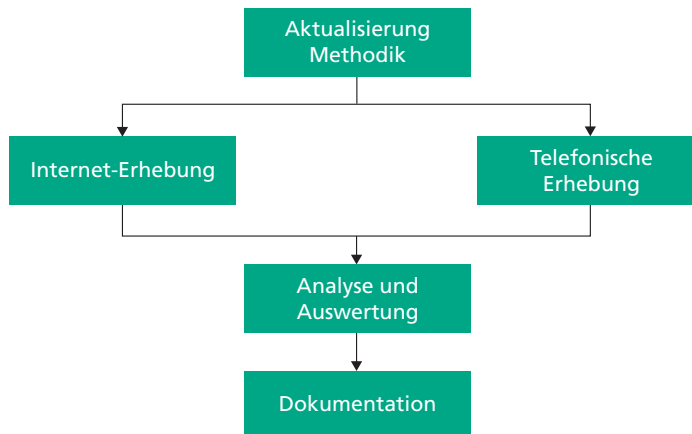


Abbildung 1: Vorgehensweise bei der Studiererstellung

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 wurden keine Änderungen der Methodik vorgenommen.

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

Die Methodik diente als Grundlage für die anonymen, deutschlandweiten Erhebungen über Telefon und Internet, die von März bis Juli 2011 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 627 736 Einzelwerte der Erhebung über das Internet sowie 11 405 Einzelwerte der telefonischen Erhebung genutzt werden. Mit Hilfe der Programme wurden die Daten analysiert, ausge-

wertet, 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 Anmientsituation herangezogen. Diese umfassen:

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

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

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

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

### 2.2.3 Basisdaten

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

wurde unter Nutzung folgender Quellen selbst erarbeitet:

- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Gelbe Seiten« im Internet-Angebot unter [www.gelbeseiten.de](http://www.gelbeseiten.de);
- Mietwagenstationen verzeichnet im Adressbestand »Das Telefonbuch« im Internet-Angebot unter [www.telefonbuch.de](http://www.telefonbuch.de);
- Stationsverzeichnisse der Mietwagenanbieter Avis, Enterprise, Europcar, Hertz, Buchbinder und Sixt.

Nach einer ersten Qualitätssicherung konnte ein Datenpool von insgesamt 4 755 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 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. 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 4 755 Einzeladressen von Anmietstationen im gesamten Bundesgebiet konnten nach dieser Bereinigung 3 964 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 1 574 Anmietstationen auf (Stand 31.07.2011; ohne Flughafenstationen).

Im Zuge der Durchführung der Internet-Erhebung wurde bei den erfassten 1 574 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 (311), Enterprise (122), Europcar (457), Hertz (219), Buchbinder (90) sowie Sixt (375).

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 4 755 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 4755 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 4755 Stationen bei insgesamt 3964 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 Anmietze-narien 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 Anmietze-nario 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 28. März bis 31. Juli 2011. Jede Anmietstation wurde in diesem Zeitraum mehrmals mit allen jeweils verfügbaren Fahr-zeugen abgefragt. Insgesamt wurden im Rahmen

der Interneterhebung 1 193 349 Einzelpreise von 1 712 Anmietstationen ermittelt. Davon lagen 123 Stationen an Flughäfen mit 75 193 Werten, welche in der Analyse nicht berücksichtigt wurden. Weitere 12 798 Werte von 19 Stationen wurden nicht mit einbezogen, da es sich um Sonderstationen für Militär oder zur Bereitstellung für Großunternehmen handelte. Bei 477 622 Werten, die beispielsweise unter 150 Inklusiv-Kilometer aufwiesen oder vom Fahrzeugtyp Lkw waren, flossen ebenfalls nicht in die Auswertung ein. Letztendlich wurden in der Analyse insgesamt 627 736 Daten verarbeitet, unterteilt in 607 004 Preisangaben für Pkw und 20 732 für Geländewagen.

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

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

Abbildungen 3 und 4 zeigen die Verteilung der einzelnen Fahrzeugklassen (bundesweit) nach Schwacke und ACRISS-Klassifizierung und ebenfalls für Pkw und Geländewagen. In Abbildung 3 fällt auf, dass die Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse für die Klassen 1 bis 3 und 10 deutlich geringer ist, als für die anderen Klassen. Das rührt daher das niedrige und hohe Klassen generell weniger angeboten werden. Ausführlichere Daten sind im Tabellenteil mit enthalten.

Anzahl Stationen

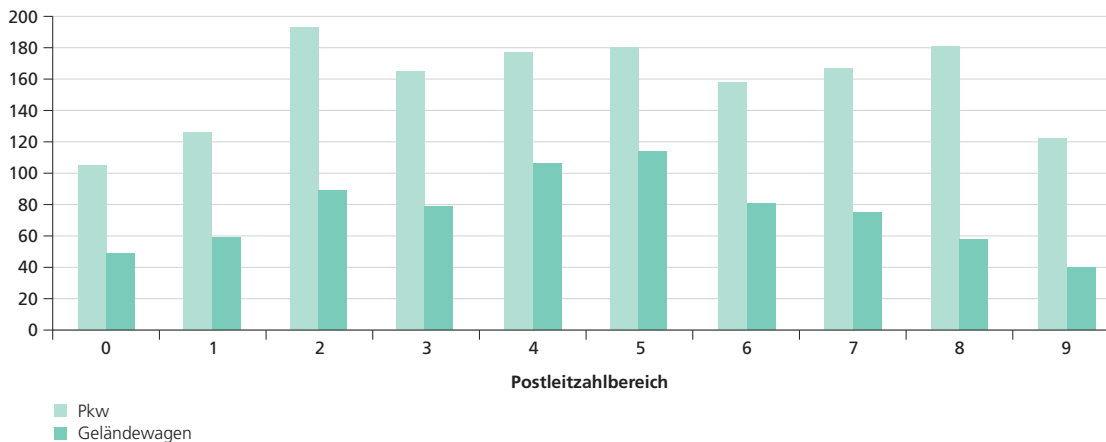


Abbildung 2: Interneterhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlenbereichen, bundesweit



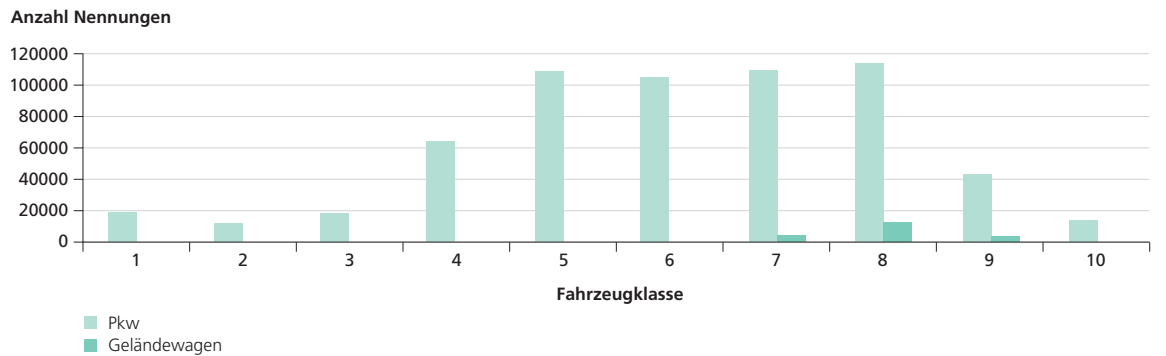


Abbildung 3: Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke-Klassifikation, bundesweit

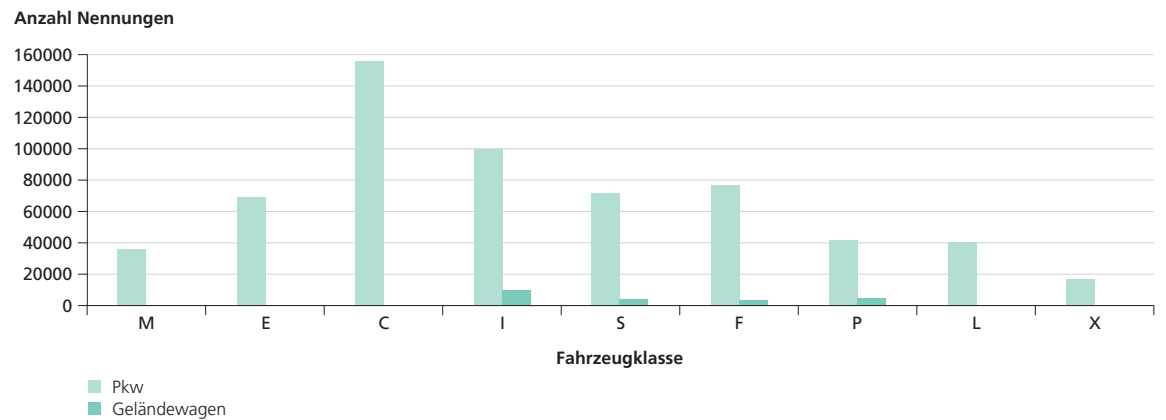


Abbildung 4: Interneterhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach ACRIS, bundesweit

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

### 2.3.2 Erhebung auf telefonischer Basis

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

Die erhobenen Daten umfassten u. a. folgende Angaben:

- Datum und Uhrzeit der Erhebung;

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

Es wurden die Kriterien für ein valides Anmietzenario (s. o.) angewendet. Alle abgefragten Preise enthielten eine unbegrenzte Kilometeranzahl, somit konnten 11 405 Preise für die Auswertung heran gezogen werden, da deren Inklusiv-Kilometer mindestens 150 km betragen. Die Haf-

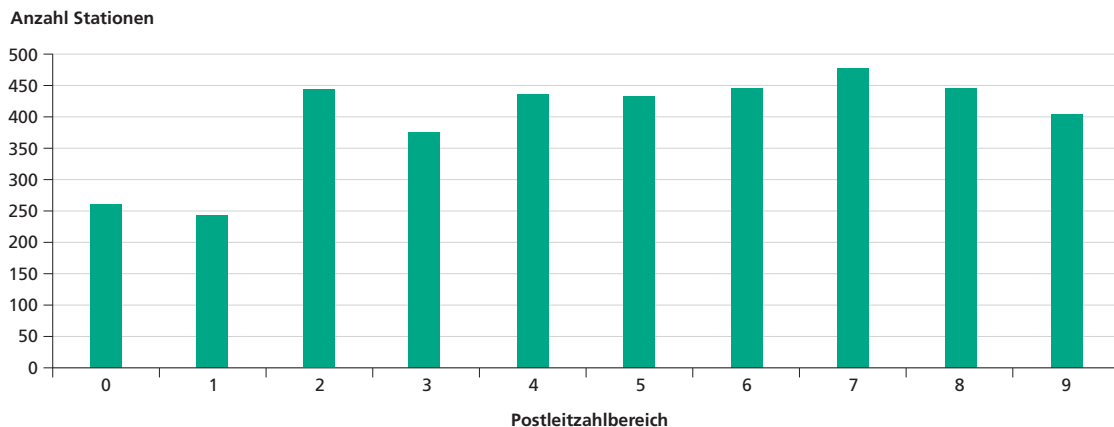


Abbildung 5: Telefonische Erhebung: Anzahl der Anmietstationen in einstelligen Postleitzahlenbereichen, bundesweit

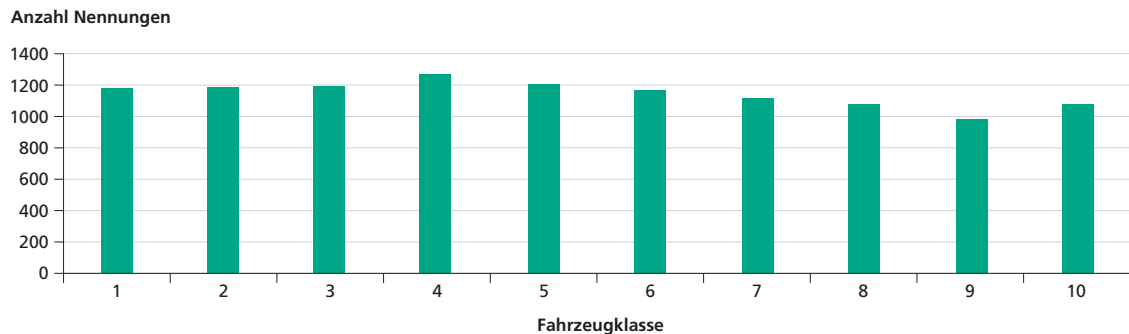


Abbildung 6: Telefonische Erhebung: Anzahl der ermittelten Werte pro Fahrzeugklasse nach Schwacke, bundesweit

tungsreduzierung (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 11 405 Einzelpreise von 3 964 Anmietstationen ermittelt, die für die weiteren Auswertungen genutzt wurden.

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

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

### 2.3.3 Berücksichtigung von mittelgroßen und kleinen Mietwagenanbieter

Fraunhofer IAO führt für jede Ausgabe jeweils zwei Markterhebungen durch, eine telefonische Erhebung (100 % Telefonerhebung) und eine Internet-basierte Erhebung (100 % Interneterhebung). Die Interneterhebung wird bewusst nur mit sechs großen Anbietern durchgeführt, da deren Tarife über das Internet auch verbindlich buchbar sind. Die telefonische Erhebung wird für jede Ausgabe mit allen Autovermietern – unabhängig davon, ob diese verbindlich buchbare Internettarife anbieten – durchgeführt, deren Adressdaten über die »Gelbe Seiten« (Internet), über »Das Telefonbuch« (Internetausgabe) sowie die Adresslisten der großen Autovermieter im Internet ermittelt und überprüft wurden.

Insgesamt wurden von Fraunhofer IAO ca. 3960 Anmietstationen für PKW-Vermietung in Deutschland ermittelt, die jährlich befragt werden (eine Anmietstation ist durch eine eigenständige Adresse gekennzeichnet, ein Vermieter kann mehrere Anmietstationen haben). Der Anteil der kleinen und mittelgroßen Anbieter bei den telefonischen Erhebungen liegt typischerweise bei mehr als 50 Prozent. Alle Anmietstationen werden bei der Preisermittlung gleich gewichtet. Bezogen auf den Marktanteil sind daher in der telefonischen Erhebung die kleinen und mittelgroßen Anbieter etwas übergewichtet.

Zusätzlich wurden die Preisunterschiede zwischen den sechs großen Vermietern einerseits sowie den kleinen und mittleren Vermietern andererseits analysiert und festgestellt, dass es keine einheitliche Tendenz dafür gibt, welche Anbietergruppe günstiger bzw. teurer ist. Im Studienkapitel »Auswertung und Interpretation der Daten« werden die Preisunterschiede dargestellt und erläutert.

#### 2.4 Auswertung der ermittelten Daten

Alle ermittelten Daten wurden in einer Datenbank erfasst. Bei den über das Internet abgefragten Preisdaten wurden die Fahrzeuge klassifiziert, sowohl nach der Klassifikation von Eurotax-Schwacke [Schwacke 2010A] 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 2010A]. 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 2011 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.
- Anders als in den Vorjahren, wurden bei den Vorgaben der Befragter bezüglich Kilometerleistung und Höhe der Selbstbeteiligung keine Abänderungen von den Anbietern genannt. Die Vorgaben der Anfrager wurden leichter akzeptiert als früher.
- Bei der Selbstbeteiligung und der Kilometerleistung sind die Werte deutlich einheitlicher als in den Vorjahren. Viele kleine Anbieter haben sich an den Werten der großen Anbieter angelehnt.
- Vielfach wurden Preise spontan genannt, insbesondere bei kleinen Anbietern.
- Flotten bei den mittleren und kleinen Anbietern werden immer kleiner und halten somit nicht mehr alle Klassen vor.

- 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 8 bis 10. Bei den hohen Fahrzeugklassen führte dies schließlich dazu, dass eine etwas geringere Anzahl von Preisen in die Auswertung einbezogen werden konnte.
- Bei der Abfrage von Preisen bei den großen Anbietern war es den Angerufenen oft peinlich, dass das größere Auto oft billiger war als das kleinere.
- Die großen Anbieter scheinen manche Fahrzeuge der hohen Klassen bei Bedarf zu einer bestimmten Anmietstation zu überführen, wenn diese dort aktuell nicht vorhanden sind.
- Unerwartet häufig erfolgte eine Umleitung von Festnetznummern kleiner und mittlerer Anbieter auf Call-Center der großen Anbieter. Dies führte dazu, dass oft eine feste Reservierung erreicht werden wollte.

### 2.5.3 Klassifizierung von Fahrzeugen

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

Beim Klassifizierungsvorgang muss für ein bestimmtes Fahrzeug die dazugehörige Fahrzeugklasse ermittelt werden. Zur Ermittlung der Klasse sind Detaildaten zum Fahrzeug erforderlich. Die Ermittlung erfolgt über die entsprechende SchwackeListe [Schwacke 2010A].

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 1.4 TSI 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	7	8
Golf VI Benzin	7	27	4	2	2
Golf VI BiFuel	–	2	1	–	–
Golf VI Diesel	–	13	17	1	–

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

Die Tabelle 1 bezieht sich auf die Liste [Schwacke 2010A] und gibt an, wie viele der damals aktuell produzierten Golf 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 2010A] 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 2011]. 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 ange-

gebene 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 12 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 532 Anmietstationen der Internetanbieter Avis, Buchbinder, Enterprise, Europcar, Hertz und Sixt ausgewählt und für 214 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 101 721 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 12 dargestellt. Eine Abweichung von + 3,6 Prozent bedeutet, dass der durchschnittliche Preis der Anmietung um 3,6 Prozent höher ist verglichen

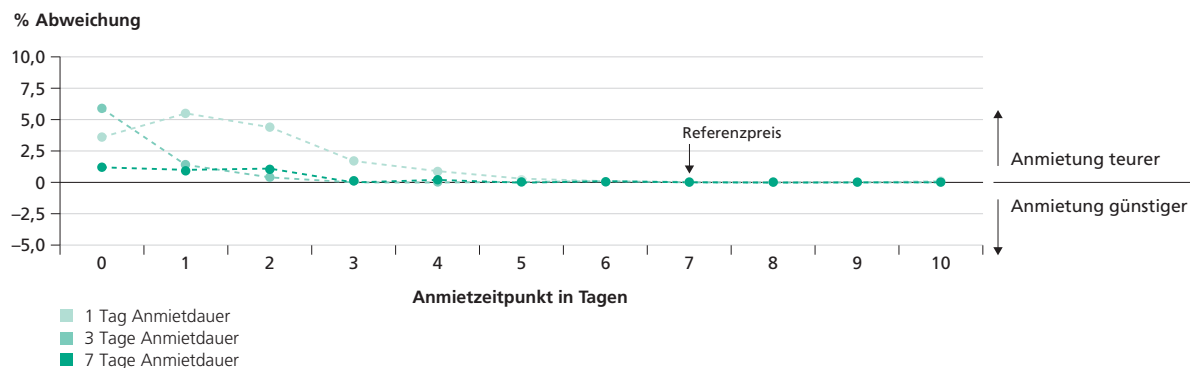


Abbildung 12: Durchschnittliche Abweichung des Anmietpreises in Abhängigkeit vom Anmietzeitpunkt im Vergleich zum Anmietpreis in sieben Tagen



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. 5,9 Prozent höher. Bei einer sofortigen Anmietung gilt: für eine Mietdauer von einem Tag ist der durchschnittliche Preis um 3,6 Prozent höher, für eine Mietdauer von drei Tagen um 5,9 Prozent, bei einer Mietdauer von sieben Tagen um 1,2 Prozent. Bei einer Anmietung am nächsten Tag (Tag 1) beträgt die maximale durchschnittliche Abweichung ca. 5,5 Prozent. Ab einer Anmietung in drei Tagen 1,4 Prozent. Bei einer Anmietung von sieben Tagen ist eine maximale durchschnittliche Abweichung von ca. 1,0 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 und kurzen Anmietung (1 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.

## 7 Auswertungen und Interpretation der Ergebnisse

### 7.1 Preisschwankungen zwischen Postleitzahlbereichen

Um einen beispielhaften Überblick bezüglich der Abweichungen von Mittelwerten zwischen den einzelnen Postleitzahlbereichen zu gewinnen, wurde die folgende Abbildung erstellt. Sie zeigt die Mittelwerte für die 95 zweistelligen Postleitzahlbereiche anhand eines beispielhaften Fahrzeuges der Schwacke-Klasse 5, das für drei Tage angemietet wurde. Zusätzlich zu den Mittelwerten sind die Werte für (Mittelwert  $\pm$  Standardabweichung) eingezeichnet. Bei einer normalverteilten Grundgesamtheit, liegen 68,3 Prozent der Einzelwerte innerhalb dieses Korridors.

Die Grafik zeigt, dass zwischen den einzelnen Postleitzahlbereichen keine großen Unterschiede bezüglich der Mittelwerte bestehen. Lediglich bei den Maximal-Werten konnten wenige Spitzen verzeichnet werden, welche jedoch den Mittelwert nicht deutlich verändern, da ihre Anzahl sehr gering ist.

### 7.2 Vergleich der Anbietergruppen bei telefonischer Erhebung

Die Daten der telefonischen Erhebung wurden für zwei Vergleichsgruppen getrennt ausgewertet: die erste Gruppe besteht aus den

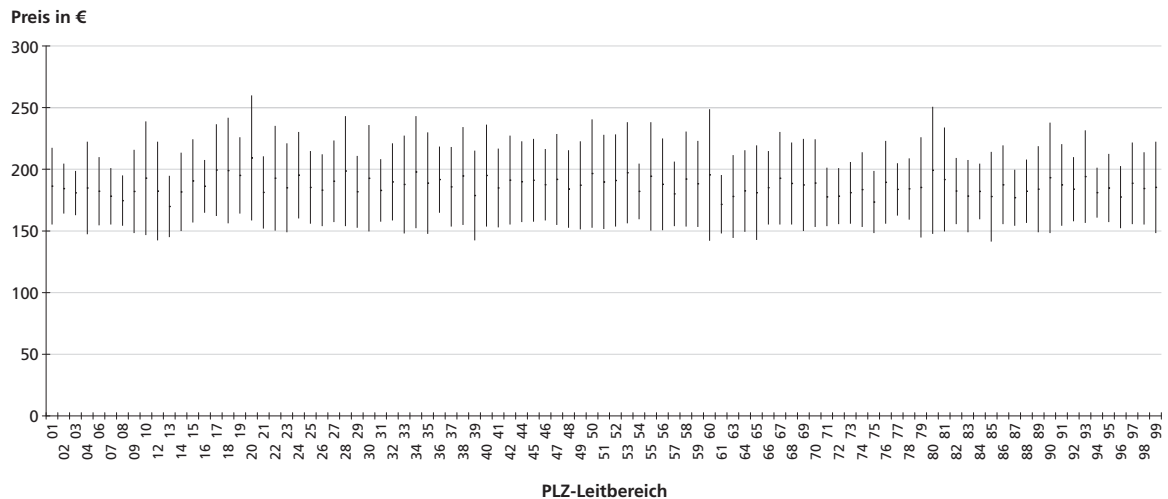


Abbildung 15: Beispiel – Mittelwerte  $\pm$  Standardabweichung für Fahrzeuge der Klasse 5, Anmietdauer 3 Tage, Internet-Erhebung – Pkw, zweistelliger PLZ-Bereich

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

Ziel der Auswertung war es, das Verhältnis der telefonisch ermittelten Preise der Internetanbieter zu den sonstigen Anbietern zu ermitteln.

Das Ergebnis des Vergleichs für die bundesweiten Durchschnittswerte ist in der folgenden Tabelle sowie in der Grafik dargestellt. Die Tabelle 17 gibt jeweils die Anzahl der Nennungen und die Mittelwerte an und zeigt die Differenz der beiden Mittelwerte in Prozent bezogen auf die sonstigen Anbieter.

Eine Abweichung von 16,2 Prozent (Klasse 1, 1 Tag) bedeutet beispielsweise, dass die Anbieter, die auch Internetbuchungen ermöglichen, um durchschnittlich 16,2 Prozent teurer sind als die sonstigen Anbieter. Eine negative Prozentzahl bedeutet, dass die Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit günstiger bzw. die sonstigen Anbieter teurer sind. Alle Werte betreffen ausschließlich die telefonischen Preiserhebungen.

Die Ergebnisse des Vergleichs zeigen unterschiedliche Tendenzen. Bei der Anmietdauer von einem Tag sind die sonstigen Anbieter stets günstiger als die Internetanbieter. Beträgt die Anmietdauer drei Tage, sind Internetanbieter nur in Klasse 1 und 2 günstiger als Anbieter ohne Internetbuchungsmöglichkeit (typischerweise mittelgroße und kleine Anbieter). Wesentlich teurer sind Internetanbieter in den Klassen 7 bis 9. Bei der

Anmietdauer von sieben Tagen sind die Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit meist günstiger bis auf die Klassen 6 bis 8.

An dieser Stelle soll nochmals explizit darauf hingewiesen werden, dass es sich bei den Auswertungen stets um den Vergleich von durchschnittlichen Werten (Mittelwerten) handelt. Vergleiche von konkreten Einzelfällen können zu anderen Ergebnissen führen.

### 7.3 Vergleich zwischen telefonischer Erhebung und Internet-Erhebung

Die folgende Auswertung stellt die Werte der telefonischen Erhebung (alle Anbietergruppen) und die Werte der Internet-Erhebung gegenüber. Ziel war es, für die bundesweiten Auswertungen die Frage zu beantworten, über welches Medium – Internet oder Telefon – im Durchschnitt günstiger angemietet wird.

Auch bei dieser Auswertung stellte sich heraus, dass es keine einheitliche Antwort auf diese Frage gibt. Vielmehr ist die Antwort von der Anmietdauer abhängig. Für die Anmietdauer von einem

Tag war die telefonische Anmietung bis auf Klasse 8 und 9 durchweg günstiger. Bei einer Anmietung von drei Tagen war die telefonische Anmietung bis auf die Klassen 1 und 10 durchweg teurer als die Anmietung per Internet. Für sieben Tage ist die Anmietung per Internet über alle Klassen hinweg günstiger, als die telefonische Anmietung.

Die genauen Werte sind in der folgenden Tabelle und den Abbildungen dargestellt. Die Ergebnisse zeigen, dass das Internet nicht als Sondermarkt mit grundsätzlich günstigeren Preisen einzustufen ist – dies wurde auch bereits in den Studien der Vorjahre festgestellt.

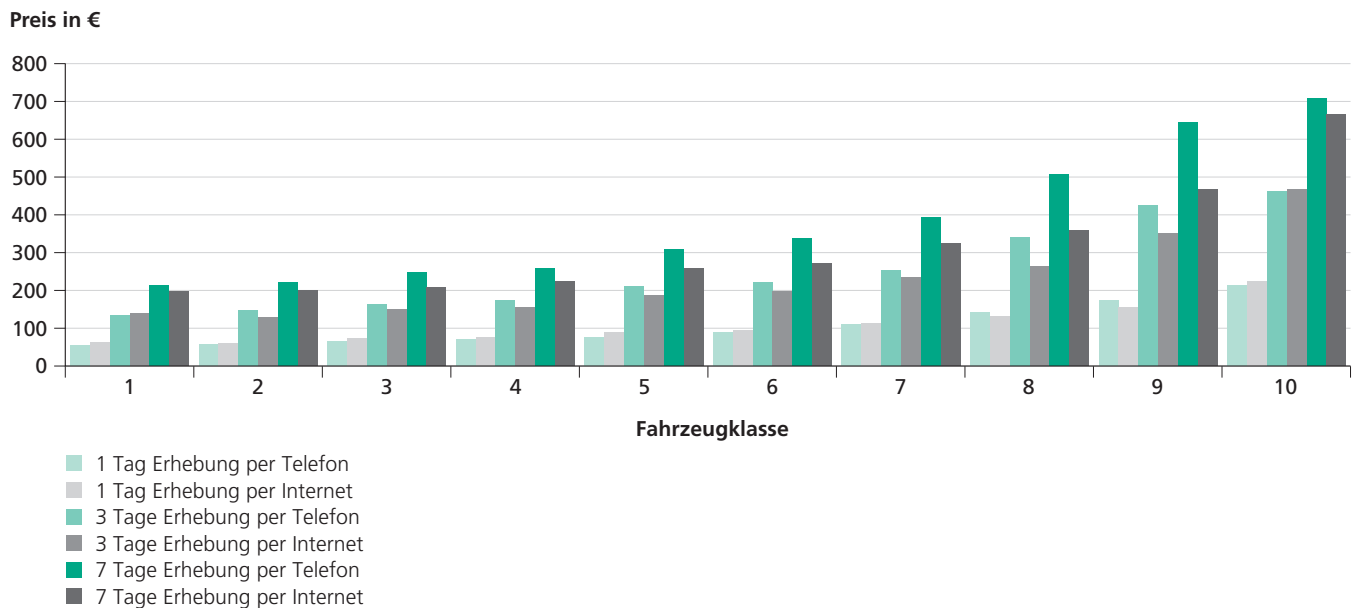


Abbildung 17: Vergleich Mittelwerte für telefonische Erhebung und Internet-Erhebung, Pkw – bundesweit

## 8 Einordnung der Ergebnisse im Vergleich

### 8.1 Vergleich der Internet-Erhebung 2011 mit 2010

In der folgenden Auswertung wird die diesjährige Internet-Erhebung mit der Erhebung 2010 verglichen. Abbildung 19 zeigt, um wie viel Prozent sich die Preise seit der letzten Erhebung 2010 geändert haben. Ein positiver Prozentwert bedeutet, dass die Preise gestiegen sind.

Insgesamt betrachtet wurden in den meisten Fällen Preisreduzierungen verzeichnet. Eine Ausnahme ist Klasse 10, bei welcher über alle Anmietdauern hinweg eine Preissteigerung erfolgte. Außer für eine Anmietdauer von drei Tagen, bei dieser konnten ebenfalls noch Preissteigerungen für Klasse 1 und 9 verzeichnet werden.

## 8.2 Vergleich der telefonischen Erhebung 2011 mit 2010

Bei der telefonischen Erhebung 2011 würden überwiegend Preiserhöhungen festgestellt, außer bei kurzer Anmietung (1 Tag) und der Fahrzeugklassen 1 bis 6. Insbesondere in den Klassen 8 und 9 sind deutliche Steigerungen festzustellen. Diese Steigerung kann damit erklärt werden, dass viele Anbieter die große Klassen nicht mehr im Sortiment führen und wenn doch, zu erheblich höheren Preisen als bisher. Im Mittelklasse-segment lagen die Steigerungen unter 10 Prozent.

### 8.3 Vergleich der telefonischen Erhebungen: Internetanbieter und sonstige Anbieter 2011 mit 2010

Bei dieser Auswertung werden die Internetanbieter (Avis, Buchbinder, Enterprise, Europcar, Hertz und Sixt) von den sonstigen Anbietern getrennt betrachtet und die 2011 ermittelten Preise mit den Preisen aus 2010 verglichen. Die betrachteten Preise stammen alle aus den Telefonerhebungen.

Abbildung 21 zeigt, dass die Anbieter mit Internetbuchungsmöglichkeit größtenteils teurer geworden sind. Ausnahmen sind für die Anmietdauer von einem Tag die Klassen 1 bis 4, bei denen eine Preissenkung festgestellt werden konnte. Bei den sonstigen Anbietern ist auffällig, dass für sieben Tage bis auf Klasse 10 eine Preissteigerung verzeichnet wurde. Wobei für die Anmietdauern von ein und drei Tagen es sich eher durchwachsen darstellt, heißt sowohl Senkungen als auch Steigerungen vorhanden sind. Lediglich ab Klasse 8 bis 10 ist ein einheitlicher Trend ablesbar, steigend bis Klasse 9 und anschließend wieder sinkend.

## 9 Zusammenfassung und Ausblick

Die Marktstudie 2011 wurde von dem neutralen Forschungsinstitut Fraunhofer IAO auf Basis wissenschaftlich fundierter Methoden und Erfahrungen der Marktstudien 2008 bis 2010 durchgeführt. Die Abfrage unter typischen Anmietbedingungen ermöglichte die Ermittlung marktüblicher Preise. Detaillierte Ergebnisse für zwei Erhebungen auf Basis von über 639 000 Einzeldaten stellen eine umfassende Basis für die Markteinschätzung dar.

Die Erhebungen zeigen auch 2011 wieder, dass das Internet keinen Sondermarkt darstellt. Es gibt heute einen Mietwagenmarkt mit unterschiedlichen Vertriebskanälen und Werbemethoden. Die telefonisch abgefragten Preise sind auch 2011 teilweise günstiger als die über das Internet abgefragten Preise. Die Schwankungsbreite der ermittelten Preise ist bei den großen Anbietern im Internet geringer als bei den sonstigen Anbietern, so dass bei Nutzung dieses Anmietmediums meist ein marktnaher Preis erzielt werden kann.

Auf Basis der bewährten Methodik von Fraunhofer IAO wurde in der hier vorliegenden Marktstudie 2011 eine umfassende Erhebung und Analyse der deutschlandweiten Preise von Mietwagen durchgeführt. Die Informationen sollen für alle Personen, die am Mietwagenmarkt interessiert oder in Regulierungsprozessen beteiligt sind, eine wichtige Informationsgrundlage bilden.



## 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. <a href="http://www.acriss.org">www.acriss.org</a> (englisch) oder <a href="http://www.de.acriss.org">www.de.acriss.org</a> (teilweise deutsch)	Haftungsreduzierung  inkl. Kfz LDW	Reduzierung bzw. Beschränkung der Haftung des Mieters für einen Schaden auf eine bestimmte Selbstbeteiligung pro Schadensfall (typischerweise für alle Schäden einschließlich Fahrzeugdiebstahl) inklusive Kraftfahrzeug Liability Damage Waiver – Haftungsverzicht bei Schaden; Bezeichnung für Haftungsreduzierung bei bestimmten Autovermietern.
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.	Normalpreis, Normaltarif  PLZ PLZ-Leitbereich	Im Kontext von Mietwagen: Der Mietpreis der von einer Privatperson oder einem Geschäftsmann bei Selbstzahlung gültig ist.  Postleitzahl Ein Postleitzahlbereich, der mit einer bestimmten, zweistelligen Postleitzahl beginnt.
BGH bzgl. bzw. ca.	Bundesgerichtshof Bezüglich beziehungsweise circa	SIPP-Code	Standard Interline Passenger Procedures Code – Klassifizierungscodex für Mietfahrzeuge, der von ACRISS (s. o.) veröffentlicht wurde.
CDW Collision	Damage Waiver – Haftungsverzicht bei Kollisionsschaden; Bezeichnung für Haftungsreduzierung bei bestimmten Autovermietern	u. a. Unfallersatzwagen	unter anderem Typischerweise ein Mietwagen der durch einen Unfall als Ersatzfahrzeug in Anspruch genommen wird.
d. h. evtl. e. V. etc. ggf.	das heißt eventuell eingetragener Verein et cetera gegebenenfalls	z. B.	zum Beispiel

# 11 Literaturverzeichnis

[ACRISS 2011]

Association of Car Rental Industry Systems Standards; [www.acriss.org](http://www.acriss.org) (englisch) sowie [http://www.acriss.org/pdfs/Vehicle\\_Guide\\_German\\_2010\\_Jan.pdf](http://www.acriss.org/pdfs/Vehicle_Guide_German_2010_Jan.pdf) (Klassifikation) und [www.de.acriss.org](http://www.de.acriss.org) (teilweise deutsch), abgerufen 23.09.2011.

[DasTelefonbuch]

DasTelefonbuch; Deutsche Telekom Medien GmbH und Partnerfachverlage, <http://www.dastelefonbuch.de/>, abgerufen im Februar 2011.

[Deutscher Städtetag]

Deutscher Städtetag; Mitglieder des Deutschen Städtetages; [http://www.staedtetag.de/10/staedte/nach\\_einwohner/index.html](http://www.staedtetag.de/10/staedte/nach_einwohner/index.html), Einwohnerzahl Stand 31.12.2009; abgerufen 20.09.2011

[Gabler]

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

[GelbeSeiten]

Gelbe Seite – Branchenbuch; Deutsche Telekom Medien GmbH und Partnerfachverlage, <http://www.gelbeseiten.de>, abgerufen im Februar 2011.

[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 23.09.2011.

[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 2010]

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

[Schwacke 2010A]

EurotaxSchwacke GmbH (Hrsg.): SchwackeListe Automietwagenklassen II/2010; Verlag: EurotaxGlass's International AG, Freienbach, Schweiz; 2010.

## Anhang A – ACRISS-Klassifikation

Die Details der ACRISS-Klassifikation sind unter [ACRISS 2011] 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 60 Fraunhofer-Institute, arbeiten mehr als 18 000 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 über 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 2011 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 [www.mietwagenstudie.iao.fraunhofer.de](http://www.mietwagenstudie.iao.fraunhofer.de).

ISBN 978-3-8396-0300-0



9 783839 603000

ISBN 978-3-8396-0300-0

**FRAUNHOFER VERLAG**