

Was kostet die Welt?

Teil 22: Analyse der Fahrzeugkosten | Dass ein Dienstwagen kostet, ist klar. Der genaue Aufwand ist vielen Flottenchefs aber nicht bewusst. Wer eine Veränderung im Fuhrpark plant, sollte unbedingt die Details kennen.



Foto: alphaspinn/Fotolia

Um sich die Kosten einzelner Fahrzeuge bewusst zu machen, ist eine vernünftige Kostenartenrechnung unabdingbar. Unterteilt in Wertverlust, Finanzierung, Instandhalten, Kraftstoff, Reifen, Steuer/Versicherung, Unfall und sonstige Kosten (s. Grafik rechts) sollten sowohl die Gesamt- als auch die Kosten pro Kilometer vorliegen – nicht nur für jedes einzelne Auto, sondern auch für Teilfuhrparks (zum Beispiel Vertriebs-, Motivationsflotte).

Neben dieser Unterteilung ist auch eine Analyse des Fuhrparks nach anderen Kriterien wie den eingesetzten Modellen oder der Größenklasse der Autos sinnvoll. Im Vorteil ist hier derjenige, der eine vernünftige Software zur Auswertung heranziehen kann. Dies kann ein eigenes Fuhrparkprogramm, ein Online-Tool des Leasinganbieters oder auch eine Office-Anwendung sein (Tabellekalkulation, Datenbank). Allerdings sollte

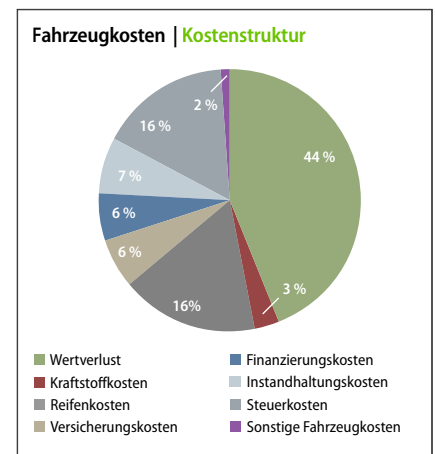
man immer auf Vollständigkeit aller Aufwände achten. Denn gerne verschwinden einzelne Belege direkt als Reisekosten in der Buchhaltung oder werden über die Kostenstelle des Mitarbeiters abgerechnet.

Problematisch sind auch Belege über Kosten, die der Mitarbeiter selbst trägt und die dem Fuhrparkverwalter nicht zugänglich sind. Etwa Tankbelege auf einer Urlaubsreise oder Belege für Autowäschen.

Anwendungsbeispiele | Eine aussagefähige Kostenrechnung kann dem Fuhrparkverwalter an den unterschiedlichsten Stellen den Alltag erleichtern: Durch eine Analyse der Ist-Kosten lassen sich einzelne Probleme schnell erkennen.

Ist ein bestimmtes Auto oder Modell im Alltag beispielsweise zu teuer, sollte man die einzelnen Kostenarten genauer untersuchen: Bereiche, die in der Gegenüberstel-

lung mit der Kostenstruktur aller Fahrzeuge überproportional vertreten sind, geben einen ersten Hinweis auf Fehlerquellen.



Beispielrechnung | Vergleich zweier Fahrzeuge der oberen Mittelklasse – Berechnung

– Als Datenbasis für eine Kostenrechnung lassen sich eigene Werte oder Informationen von Drittanbietern verwenden. Vorsichtig sollte man allerdings mit den Angaben der Hersteller umgehen. Wer zum Beispiel mit dem Normverbrauch rechnet, hat schnell dem vielleicht kostenintensiveren Modell einen Vorteil verschafft. Als verlässliche Ausgangswerte haben sich die Finanzierungs- und Full-Service-Angebote der Hersteller bewährt. Eine weitere zuverlässige Quelle sind die Werte aus der ADAC-Autokosten-CD.

Fahrzeugkosten Fahrzeug 1				Fahrzeugkosten Fahrzeug 2			
Fahrzeugdaten		Leistungsdaten Nutzung		Fahrzeugdaten		Leistungsdaten Nutzung	
Fahrzeugmarke	Hersteller 1	Haltezeitdauer in Monaten	36	Hersteller 2	Haltezeitdauer in Monaten	36	
Fahrzeugtyp	Obere Mittelklasse	Leistung in Kilometer	20.000	Obere Mittelklasse	Leistung in Kilometer	20.000	
Kostendaten – Kosten in Euro				Kostendaten – Kosten in Euro			
Kosten pro Jahr		Kosten über die Laufzeit		Kosten pro Jahr		Kosten über die Laufzeit	
Wertverlust	4.393,69	13.181,08		4.347,36	13.042,08		
Finanzierungskosten	287,33	861,99		288,94	866,82		
Kraftstoffkosten	1.680,00	5.040,00		1.632,00	4.896,00		
Instandhaltungskosten	572,00	1.716,00		720,00	2.160,00		
Reifenkosten	557,00	1.671,00		557,00	1.671,00		
Steuerkosten	675,00	2.025,00		675,00	2.025,00		
Versicherungskosten	1.550,00	4.650,00		1.550,00	4.650,00		
Sonstige Fahrzeugkosten	150,00	450,00		150,00	450,00		
Gesamtkosten	9.865,02	29.595,07		9.920,30	29.760,90		
Kosten pro Kilometer	0,49	0,49		0,50	0,50		
Datenbasis – Finanzierungskosten				Datenbasis – Finanzierungskosten			
in Prozent		Kraftstoffkosten		in Prozent		Kraftstoffkosten	
Eigenkapitalzins	3	Benzinverbrauch	7	3	Benzinverbrauch	6,8	
Fremdkapitalzins		Benzinpreis	1,2		Benzinpreis	1,2	
Reifenkosten				Reifenkosten			
Ersatz nach km	40.000,00			40.000,00			
Kosten je Ersatz	1.114,00			1.114,00			
Kosten je Kilometer	0,0279			0,0279			
Wertverlust				Wertverlust			
Rabatt / Restwert in Prozent		Wert in Euro		Rabatt / Restwert in Prozent		Wert in Euro	
Anschaffungspreis netto		59.914,00			54.342,00		
Anschaffungspreis rabattiert	30	41.939,80		30	38.039,40		
Wertverlust insgesamt	48	13.181,08		46	13.042,08		
Fahrzeugvergleich							
Kosten in Euro	Fahrzeug 1 gesamt		Fahrzeug 2 gesamt		Differenz		
Wertverlust	13.181,08		13.042,08		139,00		
Finanzierungskosten	861,99		866,82		-4,83		
Kraftstoffkosten	5.040,00		4.896,00		144,00		
Instandhaltungskosten	1.716,00		2.160,00		-444,00		
Reifenkosten	1.671,00		1.671,00		0,00		
Steuerkosten	2.025,00		2.025,00		0,00		
Versicherungskosten	4.650,00		4.650,00		0,00		
Sonstige Fahrzeugkosten	450,00		450,00		0,00		
Gesamtkosten	29.595,07		29.760,90		-165,83		
Kosten pro Kilometer	0,49		0,50		-0,01		

– **Fazit** | Fahrzeug 1 hat einen höheren Wertverlust und höhere Kraftstoffkosten. Aufgrund der günstigeren Instandhaltungskosten ist Fahrzeug 1 aber trotzdem günstiger als Fahrzeug 2.

Quelle: PHS

Stellt sich heraus, dass ein „Problemkind“ zu hohe Instandhaltungskosten oder deutlich höhere Kraftstoffkosten verursacht, kann die Suche nach der genauen Ursache beginnen. Meist lässt sich schnell ein technischer Defekt oder eine fehlerhafte Nutzung als Ursache lokalisieren.

Strategische Entscheidungen | Neben der Analyse einzelner Fahrzeuge können mit einer vernünftigen Kostenrechnung auch grundlegende Fragestellungen für die Flotte beantwortet werden. So sind zum Beispiel strategische Entscheidungen wie ein Downsizing der Flotte oder ein Herstellerwechsel erst dann sinnvoll planbar, wenn mit möglichst genauen Zahlen gerechnet werden kann. Dies gilt auch, wenn einzelne Modelle

ersetzt oder neue Dienstleister in die Flotte integriert werden sollen.

Ein häufig unterschätzter Ansatz zur Kostenreduktion liegt des Weiteren in der Wahl des optimalen Ersatzzeitpunktes und der Ermittlung der besten Haltezeitdauer-/Fahrleistungsvariante beim Leasing.

Verlässliche Datenquellen | Die Kosten des einzelnen Autos lassen sich, falls diese bereits im Unternehmen eingesetzt werden, anhand der Buchhaltung schnell ermitteln. Bei einer Prognose für noch nicht im Einsatz befindliche Autos wird es schwieriger. Ein Anhaltspunkt können Informationen aus Fachzeitschriften oder von Drittanbietern sein. Auch die Werte des Herstellers oder dessen Leasinggesellschaft können hier zum Einsatz kommen.

Allerdings sollte man die verfügbaren Kostendaten nie ungeprüft eins zu eins übernehmen. Bei Faktoren wie Reifen, Instandhaltung oder dem Wertverlust sollten unbedingt die eigenen individuellen Kosten respektive Nachlässe berücksichtigt werden. Dies gilt etwa für den Einkaufspreis des Fahrzeugs, die Kosten für einen Satz Neureifen oder die individuellen Verrechnungssätze bei der bevorzugten Werkstatt.

Darüber hinaus sollte man Erfahrungen im eigenen Fuhrpark, wie zur Haltezeitdauer von Reifen, über die Höhe von Kleinreparaturen bis hin zum tatsächlichen Kraftstoffverbrauch, in die eigenen Berechnungen einfließen lassen.

| Peter Hellwich