



Fotos: Opel | VW | Getty Images/ Maja Dedajic

Der Opel Ampera-e kam 2017 auf den Markt. Technisch ist er 2024 noch immer nicht älter als einige neue E-Autos.

Länger nutzen oder nicht?

Viele Leasingverträge laufen 36 Monate. Doch was, wenn man vom Standard abweicht? Ein Blick auf den Stand der Technik und die Auswirkungen der Haltedauer auf die Gesamtkosten.

Der privat genutzte Dienstwagen auf dem Hof ist zwei Jahre alt, steht noch da wie neu, da geht es langsam los: Das Kribbeln in den Fingerspitzen, der Blick in die aktuelle Dienstwagenrichtlinie, die ersten Vergleiche von Musterkonfigurationen – schließlich steht häufig nach drei Jahren der Ersatz des fahrbaren Untersatzes an. Mit der Ausgestaltung einer neuen Dienstwagenrichtlinie beschäftigt sich eben oft nicht nur die Fuhrpark- und Geschäftsleitung, sie sorgt für Gesprächsstoff in der Belegschaft.

Umso wichtiger, hier nachvollziehbare Entscheidungen zu treffen. Warum ist zum Beispiel die Nutzungsdauer von den persönlich zugeordneten Firmenfahrzeugen so häufig genau drei Jahre lang? Leasinggesellschaften haben diesen Zeitraum nicht umsonst als Standardangebot im Programm. In den ersten drei Jahren verliert ein

Auto im Schnitt etwa 50 Prozent seines Wertes, lässt sich dann aber als junger Gebrauchtwagen noch sehr gut vermarkten. Sechs Millionen Gebrauchtwagen wechselten 2023 ihren Besitzer, dem standen 2,84 Millionen Neuzulassungen gegenüber.

Doch es gibt Hinweise, dass der häufige Austausch von Dienstwagen nicht nur kostengetriebenen Argumenten folgt: Das durchschnittliche Fahrzeugalter im Pkw-Bestand liegt inzwischen bei 10,3 Jahren. Sie fallen also im Schnitt nicht nach drei Jahren auseinander oder werden im Unterhalt unbezahlbar – sind doch Privatkunden eher kostensensibel und scheuen teure Reparaturen.

Immenser Preisanstieg

Vor zehn Jahren waren Autos im Schnitt noch anderthalb Jahre jünger.

Das steigende Alter im Bestand hat vielfältige Gründe. Einer davon sind steigende Neuwagenpreise. Neue Vorschriften für immer mehr Assistenzsysteme und auch für Datenschutz verteuern vor allem kleinere Fahrzeuge überproportional. Viele Kleinwagen vom Schlage eines VW Up werden nicht mehr angeboten. Die verbliebenen Modelle verteuerten sich im Schnitt von 2017 bis 2023 um 55 Prozent – selbst die Golfklasse verzeichnete im selben Zeitraum Preissteigerungen von 31 Prozent. Nicht einberechnet sind Nachlässe, die vor allem bei Fuhrparkkunden beträchtlich sind und erst 2023 wieder auf gewohntes Niveau gestiegen sind. Um noch einen allgemeinen Wert ins Feld zu führen: Der durchschnittliche Neuwagenpreis stieg von 27.030 Euro im Jahr 2013 auf 44.630 Euro zehn Jahre später – eine Verteuerung um über 65 Prozent. Im



Durchschnittsalter: 11,6 Jahre privat, 4,8 gewerblich, 3,3 ab Flotte > 9 Autos.

gleichen Zeitraum verdoppelte sich der durchschnittliche Gebrauchtwagenpreis fast auf 18.620 Euro. Legt man hier den Vergleichsmaßstab an, ergeben sich erheblich gestiegene Wertverluste: Betrug die Differenz zwischen Neu- und Gebrauchtwagen im Durchschnitt noch 17.610 Euro, waren es 2023 schon 26.010 Euro. Denn während der prozentuale Wertverlust in den vergangenen Jahren weitestgehend konstant blieb, sind der absolute Wertverlust und damit die Kosten durch die stark gestiegenen Neupreise immens gestiegen.

Reparaturhäufigkeit sinkt

Diese Entwicklung erklärt sicherlich zum Teil eine Kaufzurückhaltung bei Neuwagen – allerdings eher bei priva-

Anzeige

Laden und laden lassen.

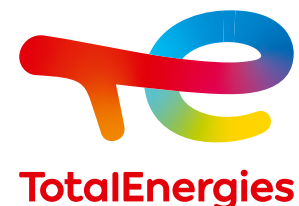


So einfach geht E-Mobilität:
Als Full-Service-Anbieter für Ladeinfrastruktur betreibt TotalEnergies mehrere tausend Ladepunkte in Deutschland.

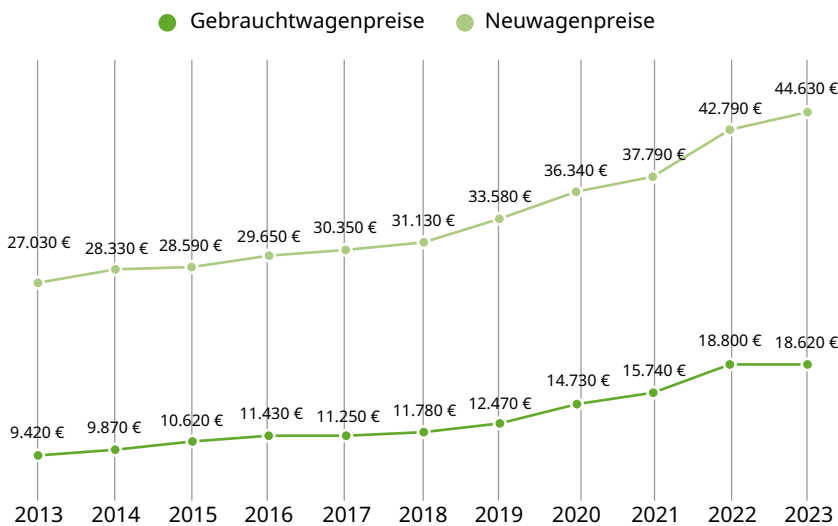
Profitieren Sie von unseren intelligenten Ladelösungen und Extra-Services für Ihre Flotte.



Jetzt Beratungstermin vereinbaren:
cs.info@totalenergies.com
totalenergies.de/charge-at-work



Entwicklung der Durchschnittspreise von Neu- und Gebrauchtwagen



Quelle: DAT

© ADAC v. 01.2024

Die Preisentwicklung der letzten zehn Jahre ist atemberaubend.

ten Kunden. Ein noch wichtigerer Baustein für längere Haltedauern und liebstes Verkaufsargument von Neuwagenverkäufern ist aber die Zuverlässigkeit von Autos. Auch hier erhebt die DAT schon seit Jahren zuverlässig Daten. Diese zeigen ein klares Bild: Nach wie vor ist jedes Auto im

Prozent aller Autos mussten letztes Jahr für eine technisch bedingte Reparatur in die Werkstatt, die Ausfallzeit betrug im Gesamtschnitt 0,39 Tage je Auto. Noch vor zehn Jahren lag dieser Wert bei 0,61 – eine Verbesserung um knapp 40 Prozent, bei gleichzeitig gealtertem Fahrzeugbestand.

Autos, die von Softwareproblemen betroffen sind, laut DAT-Report 2024:
 bis 3 Jahre alt: 23 %
 3 bis 6 Jahre alt: 18 %

Schnitt einmal jährlich für eine turnusgemäße Wartung in der Werkstatt. Beim Blick auf Reparaturen, die auf Verschleiß an Motor, Elektrik und Fahrwerk zurückzuführen sind, zeigt sich ein klarer Abwärtstrend. Nur 28

Eine neue Thematik kam dafür hinzu und dürfte vielen Dienstwagennutzern nur zu bekannt vorkommen: Vor allem Autos, die jünger als drei Jahre sind, haben vermehrt mit den Softwareproblemen zu kämpfen. Ältere

Autos leiden viel seltener unter solchen Zicken.

Ganz offensichtlich vertrauen vor allem Privatkäufer auf diese Zuverlässigkeit von heutigen Autos. Und ja, private Nutzer fahren ihre Autos weniger intensiv als viele gewerbliche Nutzer. So fahren Neuwagenkäufer ihre Autos im Schnitt 92.000 Kilometer weit – und brauchen dafür sechs Jahre, bevor das Auto den Besitzer wechselt. Die wahren Rechner scheinen aber in der Zweitnutzung zu stecken: Gebrauchtwagenkäufer fahren ihre Autos durchschnittlich sogar noch ein halbes Jahr länger und legen in diesen sechseinhalb Jahren 153.000 Kilometer zurück.

Hier gibt es Ansatzpunkte für Unternehmensfuhrparks: Wenn die jungen Gebrauchtfahrzeuge offensichtlich noch für viele Jahre und Kilometer zu erträglichen Kosten betrieben werden können, warum dann Autos nur in der Zeit ihres höchsten Wertverlustes nutzen?

Vor allem im Nutzfahrzeugbereich hat sich die systematische Erfassung der gesamten Fahrzeugkosten schon durchgesetzt, sie werden dort häufig als hauptsächliche Entscheidungsgrundlage betrachtet. Doch bei Pkw entscheiden häufig noch die Emotio-

Durchschnittsalter Pkw-Bestand in D in Jahren

2005	8,0
2014	8,8
2015	9,0
2016	9,2
2017	9,3
2018	9,4
2019	9,5
2020	9,8
2021	9,8
2022	10,1
2023	10,3
2024	10,3

Quelle: KBA

nen mit. Und wer hat nicht gerne regelmäßig ein neues Auto auf dem Hof? Die systematische Erfassung von Fahrzeugkosten legt im ersten Schritt die Grundlage für datengetriebene Entscheidungen. Im nächsten Schritt sind die Finanzierungspartner entscheidend. Viele Hersteller-Leasinggesellschaften lassen nur 36 Monate als maximale Vertragslaufzeit zu – freie Leasinggesellschaften hingegen finanzieren auf bis zu 60 Monate. Völlig frei ist man bei Miet- oder Barkauf.

Prozesskosten beachten

Mit den deutlich gestiegenen Neupreisen gingen auch erhöhte Zinsen einher. Das Ergebnis sind in vielen Bereichen absurd gestiegene Leasingraten – und damit explodierende Fuhrparkkosten. Wer häufiger die Autos tauscht, hat zudem höhere Prozesskosten. Denken Sie an den Texteingang. Für Informationsbeschaffung, Beispielkonfigurationen und das Einholen von Angeboten gehen unzählige unproduktive Stunden drauf. Das betrifft angrenzende Abteilungen für Rückfragen: Kollegen, die kürzlich ein neues Auto bekommen haben, betreuende Autohändler und Leasinggesellschaften, nicht zuletzt Fuhrpark- und Geschäftsleitung. Teile davon lassen sich durch klare Regelungen und Kommunikationswege sowie passende Softwarelösungen eindämmen, doch eine Neufahrzeugbestellung benötigt immer interne Arbeitszeit.

Das gilt auch für die Fahrzeugauslieferung und -übergabe. Hier fallen immer Überführungs- und Zulassungskosten an, der Mitarbeiter muss in die Zentrale kommen, ein Fuhrparkmitarbeiter oder das Autohaus muss eine Fahrzeugeinweisung vornehmen, das Altfahrzeug muss bewertet und zurückgegeben oder verkauft werden – ebenso regelmäßige Prozesskosten.

Umwelt- und Imageaspekte

Neben reinen Kostenargumenten kann sich auch die gesamthafte Ausrichtung einer Firma in ihrem Fuhr-



Autos werden mechanisch zuverlässiger – meist ärgern Elektronik und Software.

park widerspiegeln. Vor allem im Dienstleistungssektor gibt es viele Firmenfahrzeuge und sie verursachen gleichzeitig einen relevanten Anteil aller Treibhausgasemissionen eines Fuhrparks. Mit einer auf geringen CO₂-Ausstoß optimierten Dienstwagenrichtlinie lässt sich da schon viel erreichen, aber in die Komplettbilanz zählt auch die Herstellung des Autos mit hinein. Vor allem bei E-Autos fällt der CO₂-Rucksack wegen großer, energieintensiv herzustellender Batterien häufig größer aus. Eine längere Nutzungsdauer verteilt diesen Ballast besser auf die gefahrenen Kilometer und bringt so die Vorteile sparsamer Autos erst so richtig zur Geltung. Wer sich hier für die Fahrzeugbeschaffung weitergehend informieren möchte, kann das bei den aktuellen ADAC-Autotests sowie dem Tool von Green NCAP tun: Eine Lebenszyklus-Analyse gibt dabei an, wie groß der Energiebedarf für die Nutzung auf 240.000 Kilometer ist und wie hoch der Nutzwert je Tonne Leergewicht in Sitzplätzen, Gepäckraumvolumen und Anhängelast ist.

Am Ende steht aber nicht das Image im Vordergrund, sondern ein Unternehmen will in erster Linie Geld verdienen. Geringere Kosten unterstützen dieses Ziel.

Was bringt längere Nutzung?

Um Potenziale im Fuhrpark zu heben, sollte die Datenbasis stimmen. Doch schon bevor man genau weiß, wie viel Geld für Reifen, Bremsbeläge oder Reparaturen eines bestimmten Fahrzeugtyps anfielen, kann man von der guten Haltbarkeit aktueller Autos profitieren. Oft lassen sich vor allem bei herstellerunabhängigen Leasingfirmen Verträge auf 48 oder 60 Monate verlängern – die mit steigendem Alter abflachende Wertverlustkurve lässt die monatlichen Raten sinken. Im nächsten Schritt hilft es, nicht von einem einzigen Fahrzeug- und Finanzierungspartner abhängig zu sein, um kurzfristig gute Angebote in Anspruch nehmen zu können. Das können Sondernachlässe bei Modellauslauf sein oder auch hohe Gebrauchtwagenpreise mit entsprechenden Vermarktungsgewinnen bei Kauffahrzeugen.

Eine einfache Antwort auf die vermeintlich richtige Nutzungsdauer gibt es nicht. Jeoch ist die Tendenz klar: Wer länger fährt, fährt meistens günstiger. Und wer das den Dienstwagenfahrern richtig erklärt, kann auch von deren Seite auf Verständnis hoffen.

Immanuel Schneeberger