

## Presseinformation

### Was kostet Autofahren im Vergleich zu 1980 wirklich?

Die strategische Unternehmensberatung PROGENIUM berechnet die Vollkosten eines Automobils über die vergangenen drei Jahrzehnte und kommt dabei zu überraschenden Ergebnissen.

Berlin, den 06. August 2012

Die Vollkosten des Autofahrens\* sind für den Autofahrer eine Blackbox. Der Ärger über steigende Benzinpreise gehört dabei ähnlich zur deutschen Autofahrer-DNA wie der Mythos, die Werkstätten würden dem Autobesitzer immer tiefer in die Tasche greifen. Die strategische Unternehmensberatung PROGENIUM ging nun den wahren Vollkosten für das Autofahren nach. Jeweils für einen Kleinwagen (VW Polo), Mittelklassewagen (3er BMW) und ein Auto der Oberklasse (Mercedes-Benz S-Klasse) wurden die Kosten in den vier zentralen Kategorien Wertverlust, Betriebskosten (in erster Linie Kraftstoff), Werkstatt-/Reifenkosten sowie Fixkosten (in erster Linie Versicherung und Steuern) von 1980 bis heute ermittelt. Zu Grunde gelegt wurde jeweils ein Neuwagen, der vier Jahre mit einer jährlichen Laufleistung von 15.000 Kilometern gefahren wird. Die Fragestellungen lauten: Was eigentlich macht das Autofahren teuer? Der Wertverlust, den das Auto erleidet; sprich die Kosten für das Fahrzeug selbst? Der Kraftstoff? Steuern und Versicherungen? Oder die Werkstattbesuche inklusive Reifenwechsel? Und: Wie haben sich die Anteile dieser vier Kostenkategorien in den vergangenen Jahrzehnten verschoben? Ist beispielsweise das Tanken vergleichsweise teurer geworden?

## Benzinpreise blieben lange konstant

Inflationsbereinigt und dementsprechend nach dem Preisniveau von 2012 kostete ein Liter Kraftstoff (Durchschnitt von Normal-Benzin, Super und Diesel) im Jahr 1970 0,95 Euro. Bis etwa zum Jahr 2000, also 30 Jahre lang, blieb der Preis für Kraftstoff weitgehend konstant mit dem größten Ausschlag nach oben (1,33 Euro im Jahr 1981) sowie nach unten (0,74 Euro im Jahr 1988). „Das Gefühl bei vielen Autofahrern, Kraftstoff würde ständig teurer, trifft daher nur teilweise die Realität“, so Kilian Frühauf, Geschäftsführer von PROGENIUM, zumal das durchschnittliche Nettoeinkommen inflationsbereinigt pro Haushalt zwischen 1970 und 2000 deutlich gestiegen ist. Im Jahr 2000 musste also ein Autofahrer einen relativ geringeren Anteil seines Geldes für Kraftstoff aufbringen als noch drei Jahrzehnte zuvor. Erst seit etwa der Jahrtausendwende zogen die Kraftstoffpreise deutlich an, nämlich von rund 1 Euro pro Liter auf 1,54 Euro pro Liter in 2012. Allerdings ist dieser Anstieg der Kraftstoffpreise ab 2000 nicht linear verlaufen, sondern in einem heftigen Auf und Ab. 2008 wurde mit 1,56 Euro pro Liter ein Peak erreicht, es folgte 2009 ein relativer Absturz auf 1,19 Euro. 2012 kletterte der Preis bis zum 31. März 2012 im Schnitt wieder auf 1,54 Euro. „Der Benzinpreis ist seit \* ohne Kapitalkosten einigen Jahren extrem volatil und Spielball der Weltkonjunktur. Läuft diese auf vollen Touren wie bis 2008, dann wird auch der deutsche Autofahrer zur Kasse gebeten“, so Frühauf. In einer langfristigen Betrachtung der Zeit zwischen 1970 und 2012 bewegte sich die Entwicklung der Kraftstoffpreise zumeist unterhalb der Nettohaushaltseinkommen. Nur in ganz wenigen Peak-Jahren, zu denen allerdings die letzten Jahre gehören, so Frühauf, trifft der subjektive Eindruck zu, dass die deutschen Autofahrer die Melkkuh der Mineralölkonzerne waren bzw. sind. Der Anstieg der Kraftstoffpreise seit dem Jahr 2000 um rund 40 Prozent trifft die Autofahrer auch deshalb besonders hart, weil das durchschnittliche Nettohaushaltseinkommen in den vergangenen zehn Jahren eine leicht negative Entwicklung erlebt.

### **Kraftstoffanteil an den Gesamtkosten sinkt**

Welchen Anteil nun haben die Kraftstoffkosten an den Vollkosten für das Auto? Die Betriebskosten für einen VW Polo (Kleinwagen), die zum Hauptteil aus den Kosten für Kraftstoff bestehen, haben sich im Zeitraum 1980 bis 2012 inflationsbereinigt um zwei Prozent verringert, während die Gesamtkosten um neun Prozent gestiegen sind. Machten beim VW Polo die Betriebskosten 1980 noch 36 Prozent an den Gesamtkosten aus, waren es 2012 lediglich 32 Prozent. In absoluten Zahlen: Gab der Polo-Fahrer 1980 im Monat inflationsbereinigt 135 Euro für den Betrieb (hauptsächlich Kraftstoffkosten) seines Autos aus, so waren es 2012 nur noch 132 Euro. 1990 belief sich die monatliche Tankrechnung nach heutigen Preisen sogar nur auf 98 Euro, 2000 waren es 112 Euro, 2010 122 Euro. Tanken ist für den Polo-Fahrer also heute -trotz der relativ teuren Spritpreise 2012 -billiger als noch vor 32 Jahren. Frühauf: „Entgegen unserem Eindruck an der Zapfsäule sind die Spritkosten pro Kilometer über die letzten Jahrzehnte dank den Einführung sparsamerer Motoren konstant geblieben.“ Noch deutlicher wird diese Entwicklung bei Mittel- und Oberklassefahrzeugen. Während die Vollkosten für das Fahren eines BMW 3er zwischen 1980 und 2012 um 34 Prozent zunahmen, sanken die Betriebs-/Kraftstoffkosten um sechs Prozent. Bei der S-Klasse von Mercedes-Benz stiegen die Gesamtkosten im selben Zeitraum um 98 Prozent, die Betriebs-/Kraftstoffkosten sanken jedoch um 21 Prozent. Musste der S-Klasse Fahrer inflationsbereinigt für den gefahrenen Kilometer 1980 noch 17,4 Cent zahlen, so waren es 1990 11,5 Cent, 2000 16,1 Cent, 2010 ebenfalls 16,1 Cent und 2012 13,8 Cent. Frühauf: „Damit wird deutlich, dass das Tanken über die vergangenen Jahrzehnte kein Kostentreiber des Autofahrens ist, sondern relativ an den Gesamtkosten in der Tendenz weniger ins Gewicht fällt.“

### **Werkstattkosten bei Neuwagen in den ersten vier Jahren stark rückläufig**

Eine ähnliche Entwicklung nehmen die Werkstatt- und Reifenkosten. Zahlte der Polofahrer 1980 noch 71 Euro pro Monat für die Werkstatt, das waren 19 Prozent seiner Gesamtkosten, sind es 2012 nur noch durchschnittlich 33 Euro monatlich oder 8 Prozent an den Ge-

samtkosten. Bei einem BMW 3er sanken die Werkstatt-/Reifenkosten von 86 auf 60 Euro im Monat oder um 30 Prozent. Der S-Klasse Fahrer zahlt heute sogar nur noch relativ geringe fünf Prozent seiner Gesamtkosten für die Werkstatt/Reifen. 1980 waren es noch 14 Prozent, 1990 zehn Prozent, im Jahr 2000 und 2010 lagen die Kosten dann bei sechs Prozent. Der Rückgang der Werkstattkosten erklärt sich aus der qualitativen Verbesserung der Fahrzeuge. Frühauf: „Bei den untersuchten ersten vier Jahren des Autozyklus werden schlicht weniger Reparaturen fällig und/oder die besseren Garantieleistungen deckeln die Kosten.“

### **Stabile Entwicklung bei Fixkosten**

In absoluten Zahlen entwickeln sich die Fixkosten, also in erster Linie Steuern und Versicherung, inflationsbereinigt über die Jahre sehr stabil. Der Polo-Fahrer zahlte 1980 4,8 Cent pro Kilometer, genauso viel wie 2012. Der Fahrer eines BMW 3er zahlte 1980 für den gefahrenen Kilometer an Fixkosten 7,2 Cent, 2012 sind es 7,0 Cent. Und beim Fahrer einer S-Klasse bewegten sich die Steuern und Versicherung bei 10,8 Cent 1980 und heute bei 10,4 Cent. Die Schwankungen im Zeitverlauf waren gering.

### **Kostentreiber Nummer 1 ist der Wertverlust**

Erwartungsgemäß besitzt der Wertverlust den größten Anteil an den Vollkosten des Automobils. Interessant ist jedoch, dass der Anteil der Kosten für das Auto an den Gesamtkosten über die Zeit sehr deutlich gestiegen ist. Beispiel Polo: 1980 betragen die Gesamtkosten beim Polo inflationsbereinigt 378 Euro pro Monat. Darauf entfielen lediglich 112 Euro oder 30 Prozent auf den Wertverlust des Automobils. Die Betriebskosten 1980 waren höher. 2012 haben sich die Relationen gewandelt. Von den Vollkosten von 413 Euro entfallen 181 Euro oder 44 Prozent auf den Wertverlust und damit auf das Auto selbst. Noch deutlicher wird die Schere bei Mittel- und Oberklassefahrzeugen. Der Wertverlust des BMW 3er machte 1980 37 Prozent der Vollkosten aus, 2012 sind es 59 Prozent. Am deutlichsten wird der Trend bei der S-Klasse: 1980 betrug der Wertverlust an den Gesamtkos-

ten lediglich 46 Prozent. Er stieg 1990 auf 58 Prozent, 2000 auf 64 Prozent und 2010 auf 72 Prozent. 2012 betrug er schon 77 Prozent. Das heißt von den monatlichen Kosten einer S-Klasse von 2012 in Höhe von 1.742 Euro, entfallen 1.346 Euro auf den Wertverlust. Im Jahr 1980 kostete die S-Klasse inflationsbereinigt 878 Euro, der Wertverlust schlug damals mit 403 Euro zu Buche.

Der Anteil des Wertverlustes bei allen drei untersuchten Modellen stieg über die Jahrzehnte kontinuierlich an.

## Fazit

Während Betriebskosten und Werkstatt-/Reifenkosten relativ zurück gingen und die Kosten für Steuern und Versicherung relativ stabil blieben, stieg der Anteil des Wertverlustes, also des Autos selbst, an den Gesamtkosten des Autofahrens über die Jahrzehnte kontinuierlich und deutlich an. Den Automobilkonzernen ist es gelungen, so Frühauf, „ihren Anteil am Kuchen der Ausgaben der Autofahrer deutlich zu steigern.“ Hauptgrund dafür ist die Fähigkeit der Autobauer, über Sprit sparende Technologien sowie bessere Qualität der Fahrzeuge die Kosten für Betrieb, Werkstatt und Reifen zu verringern. Frühauf: „Den Automobilkonzernen ist es damit gelungen, ihren Wertschöpfungsanteil am Autofahren auszubauen.“

## Über PROGENIUM

Wir sind fest überzeugt davon, dass Erfolg kein Zufall ist – Erfolg ist ein Ergebnis. Das Ergebnis von fundierten Analysen, strategischen Zielen, richtigen Entscheidungen, einer konsequenten Umsetzung und einer klaren Wertebasis.

Seit 2002 begleiten wir internationale Industrie- und Dienstleistungsunternehmen von der Strategieentwicklung bis hin zur erfolgreichen Umsetzung um den Unternehmenswert unserer Kunden nachhaltig zu steigern.

Als erfolgreich inhabergeführtes Beratungsunternehmen agieren wir – PROGENIUM – unabhängig auf dem Markt und richten unser Geschäftsmodell und unsere Kompetenzen konsequent auf die Anforderungen der Kunden und deren Erfolg aus. „creating success“ ist für uns Anspruch und gleichzeitig Versprechen an unsere Kunden.

Unsere Berater sind mehr als exzellente Analysten und Strategen. Unsere Berater sind starke und kreative Persönlichkeiten und verbinden Beratung, Wissenschaft und Unternehmertum auf besondere Art und Weise. In der Zusammenarbeit mit unseren Kunden leiten uns dabei folgende Werte: Vertrauenswürdigkeit, Tatkraft und Exzellenz. Gemeinsam mit unseren Kunden haben wir bereits mehr als 500 Projekte in über 30 Märkten erfolgreich abgeschlossen.

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

Dr. Michael Mandat

+49 89 315 687 80

[www.PROGENIUM.com](http://www.PROGENIUM.com)