

Betriebsfuhrpark

Fahrzeug-Fixkosten auf Sparkurs halten

Wie fix sind die Fixkosten des Betriebsfuhrparks wirklich? Welche Gestaltungsmöglichkeiten bieten sie der Geschäftsleitung? Durch welche Maßnahmen lassen sie sich minimieren? Zu diesen Fragen, die zunehmend im Brennpunkt fuhrparkbezogener Kostensenkungsprogramme stehen, gibt es folgende Antworten.

Vorrangiges Augenmerk verdient die Abschreibung, das heißt der Wertverlust des Fahrzeugs. Dieser Aufwandsposten hängt ab von der Dauer der Nutzung und der Fahrleistung. Ist das Verhältnis zwischen beiden 50:50, so errechnet sich der fixe Abschreibungsbedarf (A) pro Jahr nach folgender Gleichung, die Anschaffungspreis (AP), Wiederverkaufspreis (WP) und Nutzungsdauer des Wagens (ND) enthält:

$$A = \frac{AP-WP}{ND} \times 0,5$$

Vor dem Fahrzeugkauf sollte sich der Verantwortliche deshalb anhand aktueller Gebrauchtwagenpreislisten unabhängiger Organisationen einen Überblick über den Wiederverkaufspreis verschaffen. Je nach Marke und Modell differiert der Wertverlust erheblich. Ob ein Auto hoch oder niedrig in der Gunst der Käufer steht, ob sein Wert schnell oder gemäßigt sinkt, beeinflusst nachhaltig die Gesamtwirtschaftlichkeit des Fahrzeugs.

Wichtig: Mit zunehmender Nutzungsdauer fällt die zeitabhängige Wertminderung gegenüber der leistungsabhängigen wesentlich stärker ins Gewicht, so daß sie meist mit weit über 50 Prozent angesetzt werden kann; entsprechend ist der Ge-

wichtungsfaktor – in der Formel mit 0,5 angegeben – nach oben zu korrigieren.

Die richtige Kalkulation

Den zweitgrößten Block innerhalb der Fixkosten stellt die Kapitalverzinsung dar. Entsprechend seiner Bindung im Anlagevermögen des Unternehmens wird der Firmenfuhrpark größtenteils mit mittelfristigem Fremdkapital finanziert. Soweit fahrzeugindividuelle Darlehensverträge bestehen, ist die Zinsbelastung (= durchschnittlich gebundenes Kapital × Zinssatz) pro Wagen leicht zu ermitteln; ansonsten setzt man zur Selbstkostenkalkulation den Marktzins für Kredite entsprechend ihrer Fristigkeit an.

Gründliche Prüfung und ständige Überwachung der Kreditkonditionen bieten die beste Gewähr, daß der finanzielle Aufwand gering bleibt. Zu solchen Aufgaben gehört auch die Entscheidung, zwischen Kauf oder Leasing: Addiert man zur Summe aus Kapitalverzinsung und fixer Abschreibung die variable Abschreibung, erhält man die Kapitalkosten, die den Leasingraten zum Vergleich gegenübergestellt werden können.

Kfz-Steuer und Haftpflichtversicherung bieten ebenfalls Ansatzpunkte zur Kostenoptimierung. Weil für beide

Größen Kapazitätsmerkmale des Fahrzeugs als Bemessungsgrundlage dienen, gilt gerade hier: Einsparungen dürfen keinesfalls durch Zugeständnisse an die Eignung des Wagens erkaufte werden, andererseits müssen – und das ist für das gesamte betriebliche Logistiksystem typisch – die kleineren Ersparnisquellen angezapft werden.

Steuer und Versicherung

Der Kfz-Steuertarif verläuft geringfügig progressiv. Für das Segment der leichten Nutzfahrzeuge zeigt Tabelle 1 die Zuordnung von zulässigem Gesamtgewicht und jährlicher Kfz-Steuer.

zul. Ges.-Gew. (in kg)	jährl. Kfz-Steuer (in DM)
1800	198
2000	220
2200	258,5
2400	282
2600	305,5
2800	329

Quelle: Kfz-Steuergesetz

Tabelle 1

Für die Bemessung von Haftpflicht- und Vollkasko-Versicherungsprämien ist die Nutzlastgrenze von einer Tonne relevant: Versicherungstechnisch gelten Fahrzeuge mit geringerer Trag-

fähigkeit als Lieferwagen, solche mit höherer als Lkw. Bei Fahrzeugen der ersten Kategorie richtet sich die Versicherungsprämie nach der Motorleistung. Im Gegensatz zum Pkw gibt es keinen Regionaltarif, allerdings Schadensfreiheitsrabatte. Nachstehend ist in Tabelle 2 der Tarif eines großen Automobil-Versicherers wiedergegeben (Haftpflicht: unbegrenzte Deckung;

Tabelle 2

Versicherungsart		
Motorisierung (in kW)	Haftpflicht (in DM)	Vollkasko (in DM)
38 bis 44	1946,00	955,30
45 bis 51	2210,00	1081,80
über 51	2861,90	1492,60

Quelle: VVD

Prämiensatz 100 Prozent; Vollkasko; Selbstbeteiligung 1000 Mark; jährliche Zahlweise).

Die Nutzlast dient als Bemessungsgrundlage, wenn das Fahrzeug mehr als eine Tonne tragen kann. Bei glei-

Versicherungsart		
Nutzlast (in t)	Haftpflicht (in DM)	Vollkasko (in DM)
1 bis 2	2448,20	
2 bis 3		1112,30
3 bis 4	3764,20	
4 bis 5		1216,80

Quelle: VVD

chen Konditionen wie oben ergibt sich dazu die nachstehende Tabelle 3 (Lkw im Werkverkehr).

Bei der Modellwahl muß das Entscheidungsziel bei ausreichender Ladekapazität und Motorisierung jeweils die

Tabelle 3

günstigste Tarifstufe sein. Derart kann man auch das Einspar-Potential von Steuer und Versicherung ausschöpfen.

Neben den hier betrachteten fixen Fahrzeugeinzelkosten sollte man auch die fixen Gemeinkosten – wie den Aufwand für Kfz-Verwaltung und Unterstellung – systematisch angehen. Gerade in Zeiten wachsenden Wettbewerbs muß der Sockel der scheinbar unveränderlichen Aufwendungen gründlich durchleuchtet und nach kostensenkenden Möglichkeiten abgeschliffen werden. Von dieser unternehmerischen Aufgabe darf man den Fuhrpark keinesfalls ausnehmen. □