

Keine Höchstpreise!

Seit Jahren sind vor allem die Publikumszeitschriften voll der Panik: Die Spritpreise auf Rekordhöhe, Autofahren so teuer wie nie. Und das fast jeden Monat. Wir haben einmal im Detail nachgerechnet, eine Übersicht der Preisentwicklung über die letzten 15 Jahre aufgestellt und ausgerechnet, was das für den Mobilitätspreis pro 100 Kilometer (nur Kraftstoff) bedeutet.

Basis für uns waren die Durchschnitts-Nettopreise für den Diesel pro Jahr von Aral und die Hersteller-Verbrauchsangaben im Normzyklus von 1997 bis 2011. Zusätzlich haben wir, aus Aktualitätsgründen, auch noch die Werte von Mitte September diesen Jahres mit aufgenommen.

Die Entwicklung des Diesel-Literpreises zeigt dabei in der Tat fast nur in eine Richtung: nach oben. Zahlte man 1997 noch gerade mal 55 Cent netto für einen Liter Diesel, waren es fünf Jahre später schon derer 71. Vor fünf Jahren zahlten wir noch knapp einen Euro, heute mit 1,25 Euro schon rund 25 Prozent mehr. Das ist aber nur die eine Seite der Kalkulation.

Denn gleichzeitig haben sich die Verbräuche der typischen Dienstfahrzeuge drastisch nach unten bewegt. Exemplarisch haben wir die derzeit beliebtesten Mittelklassefahrzeuge, den Volkswagen Passat Kombi und die Mercedes C-Klasse T-Modell, durchkalkuliert (siehe Tabelle). Dabei zeigt sich deutlich: Die Kraftstoffpreise pro 100 Kilometer waren schon deutlich höher. Begründete Panik sieht anders aus.

Für den Volkswagen Passat brauchte man nach den Preisen vom September 2012 pro 100 Kilometer rund 5,38 Euro an Kraftstoffkosten. Das ist mehr als 2009 bis 2011, zugegeben. Aber die drei Jahre zuvor war es teurer, zum Teil mit 6,50 Euro im Jahr 2008 sogar deutlich.

Ähnlich sehen die Werte für den Mercedes C 200 CDI aus: Der heutige Preis pro 100 Kilometer von ziemlich exakt sechs Euro netto reichte zwischen 2005 und 2008 nicht aus, um die C-Klasse die gleiche Strecke fortzubewegen. Trotz deutlich günstigerer Kraftstoffpreise.



Und nebenbei: Die Autos von heute könnten noch viel sparsamer und damit kostengünstiger sein. Aber dann müsste deutlich an Gewicht abgespeckt werden, was mit einer deutlichen Einbuße von Sicherheit und Komfort einhergehen würde. Und das kann letztlich auch niemand wirklich wollen. Denn der Mitarbeiter soll ja entspannt und sicher zum Kunden kommen.

Insofern sollte der Fuhrparkleiter stets schauen, dass er die Mitarbeiter mit möglichst kraftstoffeffizienten Fahrzeugen ausstattet. Auch Spritspartrainings lohnen sich häufig, vor allem in Verbindung mit begleitenden Wettbewerben. Denn die wahre Kraftstoff- und damit Kosteneinsparungsmöglichkeit liegt bekanntermaßen in dem Gasfuß des Fahrers.

Kraftstoffkosten und Kraftstoff-Kilometerkosten im 15-Jahres-Vergleich

Jahr	Literpreis Diesel, netto in Euro	VW Passat Variant			Mercedes C-Klasse T-Modell		
		Modell	Kraftstoffverbrauch auf 100 Liter	Kosten auf 100 Kilometer in Euro netto	Modell	Kraftstoffverbrauch auf 100 Liter	Kosten auf 100 Kilometer in Euro netto
1997	0,55	1,9 TDI 90 PS	5,5	3,03	C 220 Diesel T, 95 PS	7,4	4,07
1998	0,5	1,9 TDI 90 PS	5,5	2,75	C 220 CDI T, 125 PS	6,2	3,1
1999	0,55	1,9 TDI 90 PS	5,5	3,03	C 220 CDI T, 125 PS	6,2	3,4
2000	0,69	1,9 TDI 90 PS	5,5	3,8	C 220 CDI T, 125 PS	6,2	4,28
2001	0,71	1,9 TDI 100 PS	5,4	3,83	C 200 CDI T, 115 PS	6,7	5,78
2002	0,72	1,9 TDI 100 PS	5,5	3,96	C 200 CDI T, 115 PS	6,7	4,82
2003	0,76	1,9 TDI 100 PS	5,5	4,18	C 200 CDI T, 122 PS	6,3	4,79
2004	0,82	1,9 TDI 100 PS	5,5	4,51	C 200 CDI T, 122 PS	6,5	5,33
2005	0,92	1,9 TDI 105 PS	5,8	5,34	C 200 CDI T, 122 PS	6,9	6,35
2006	0,96	1,9 TDI 105 PS	5,8	5,57	C 200 CDI T, 122 PS	6,9	6,62
2007	0,98	1,9 TDI 105 PS	5,8	5,67	C 200 CDI T, 122 PS	6,9	6,76
2008	1,12	1,9 TDI, 105 PS	5,8	6,5	C 200 CDI T, 136 PS	5,9	6,61
2009	0,91	2,0 TDI, 105 PS	4,5	4,1	C 200 CDI T, 136 PS	5,9	5,37
2010	1,03	1,6 TDI, 105 PS	4,5	4,64	C 200 CDI T, 136PS	5,2	5,36
2011	1,19	1,6 TDI, 105 PS	4,4	5,24	C 200 CDI T, 136 PS	4,8	5,71
Sept. 2012	1,25	1,6 TDI, 105 PS	4,3	5,38	C 200 CDI T, 136 PS	4,8	6

Quellen: Durchschnittspreise Aral, Fahrzeugprospekte