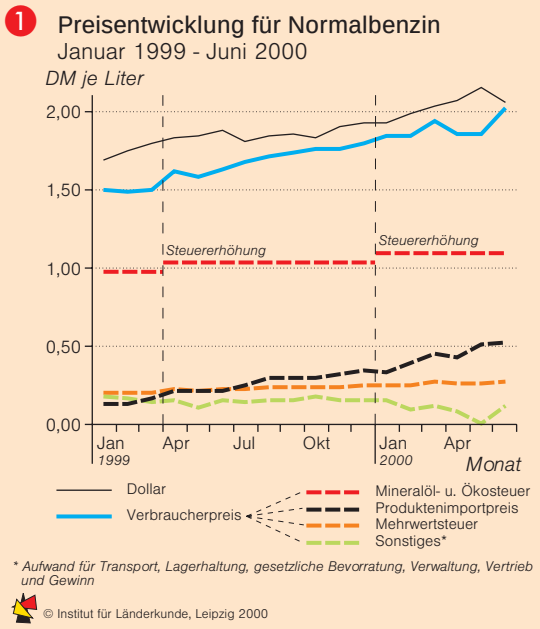
Kosten der Pkw-Haltung

Christian Lambrecht

„Das Auto – der Deutschen liebstes Kind“. Der Pkw als Fortbewegungsmittel nimmt in Deutschland eine bedeutende Stellung ein. So werden ca. 75% aller längeren und rund 50% aller Wege mit dem Auto zurückgelegt, und auf 1000 Erwachsene kommen im bundesweiten Durchschnitt 630 Fahrzeuge (▶▶ Beitrag Lötscher u.a. Motorisierung). Doch der Wunsch, mit dem Auto mobil zu sein, verursacht beträchtliche Kosten. Neben dem Bau der Infrastruktur und externen Kosten (▶▶ Beitrag Deiters) hat auch der Pkw selbst seinen Preis. Dieser lässt sich in Anschaffung, Kraftstoffkosten, Kfz-Steuern, Versicherungen und Sonstigem, wie Inspektion, Reparatur, Autowäsche und ähnliches, aufteilen. Einige dieser Preiskomponenten fallen individuell aus, z.B. der Kaufpreis und ob eine Teil- oder Vollkaskoversicherung abgeschlossen wird. Die Kfz-Steuern sind für einen gegebenen Autotyp überall gleich. Kraftstoffpreise sowie die Haftpflichtversicherung lassen sich dagegen regional differenzieren.

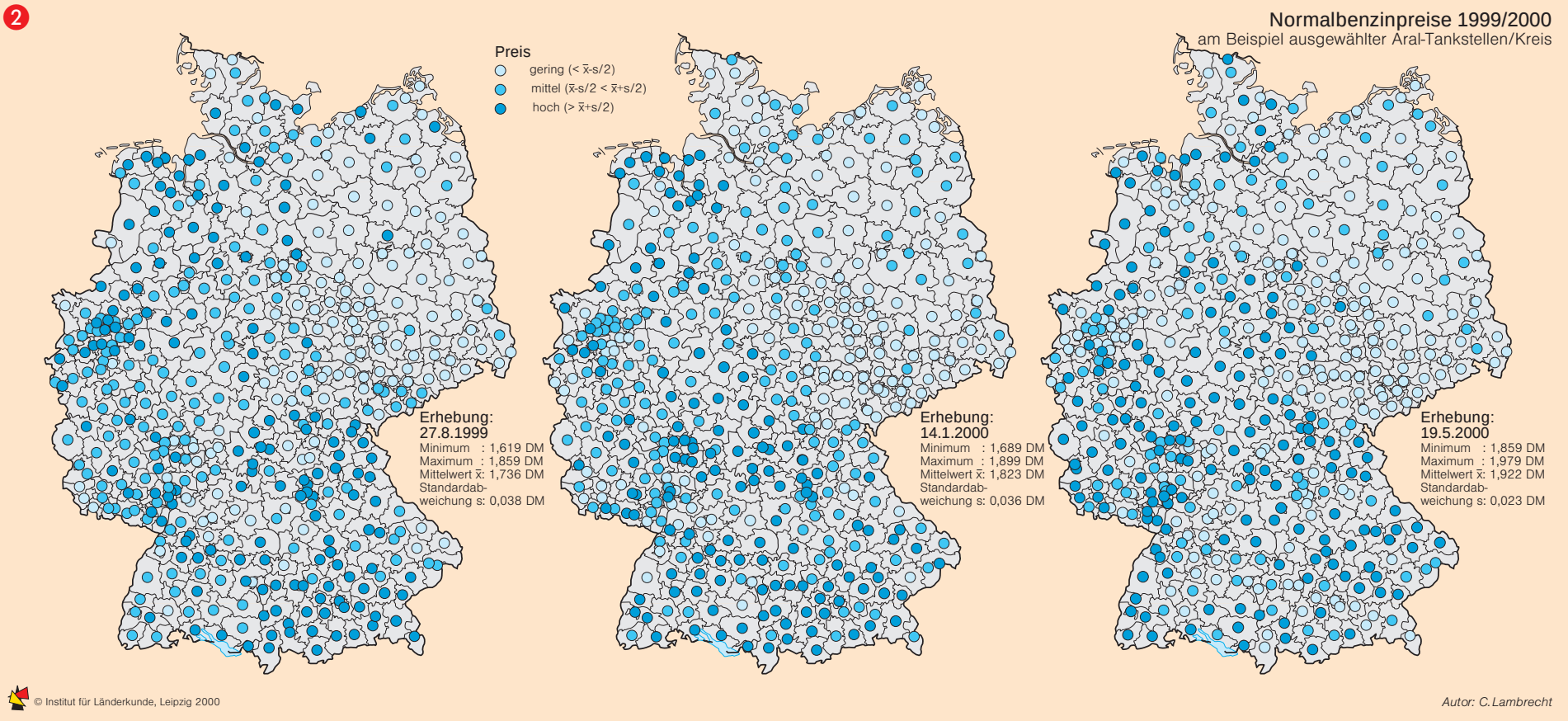


Kraftstoffpreise

Die Kraftstoffpreise setzen sich aus dem Produktenimportpreis, der Mineralöl- und Ökosteuer, der Mehrwertsteuer, dem Aufwand für Transport, Lagerhaltung und gesetzliche Bevorratung, den Verwaltungs- und Vertriebskosten sowie dem Gewinn zusammen 1. Der Produktenimportpreis steht dabei in direkter Abhängigkeit vom Rohölpreis, der in Dollar festgelegt wird, d.h. er schwankt nicht nur infolge einer Veränderung des Rohölpreises, sondern auch bei einer Veränderung der Relation von Dollar und Euro. Als konstant können dagegen die Mineralölsteuer und – als relative Konstante in Abhängigkeit vom Nettopreis – die Mehrwertsteuer angesehen werden. Bis auf den Gewinn sind auch die anderen Preiskomponenten relativ feststehend. Regionale Abweichungen sind also von unterschiedlichen Gewinnmargen an den einzelnen Tankstellen abhängig und entstehen im lokalen Wettbewerb.

Als Wettbewerber treten – neben den Markentankstellen der Mineralölgesellschaften – die freien und die zu Einkaufszentren gehörenden Tankstellen auf. Dabei sind in der Regel die mit Lockangeboten agierenden Tankstellen der Einkaufszentren die Preisbildner. Fällt der bundesdurchschnittliche Preis bei den Markentankstellen durch den Markteinfluss unter eine bestimmte Gewinnschwelle, werden die Preise angehoben, was sich auch auf die Mitbewerber auswirkt, da diese ihre Kraftstoffe über die Großhändler der Mineralölgesellschaften beziehen.

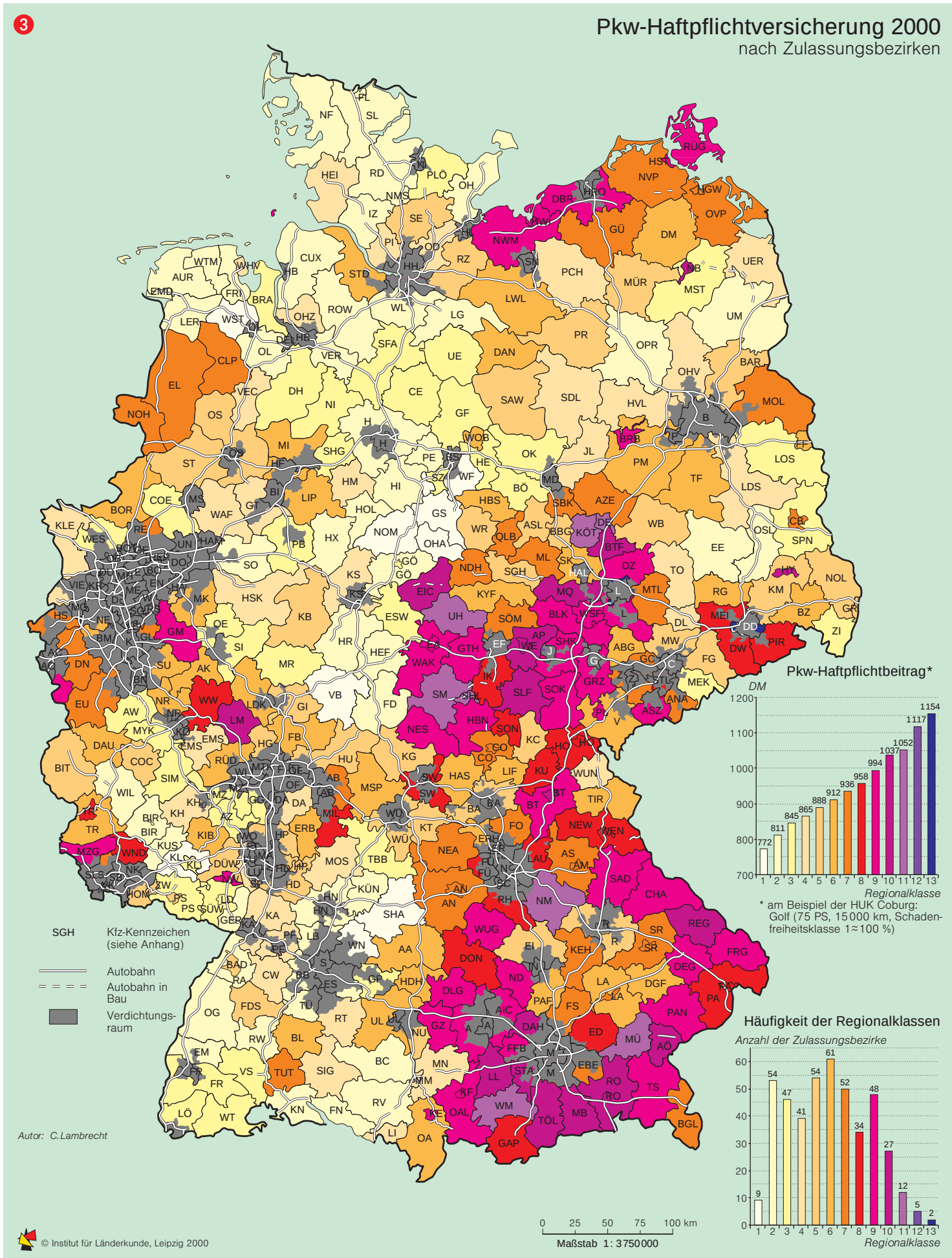
Drei Befragungen von jeweils einer Markentankstelle pro Kreis innerhalb eines Jahres lassen dabei auch über den gesamten Zeitraum wirkende regionale Differenzierungen erkennen 2. Generell zeigt sich ein Gefälle zwischen den alten und den neuen Ländern. Dies lässt sich mit einem Abschöpfen der höheren Kaufkraft in den alten Ländern erklären



(▶▶ Beitrag Henschel u.a.). Die Gebiete mit konstant niedrigen Preisen liegen fast ausschließlich in den neuen Ländern in einem Korridor von Wismar bis zum Vogtland und der Region um Dresden. Den einzigen zusammenhängenden Bereich in den alten Ländern bildet die Region um Heilbronn. Dagegen befinden sich alle Gebiete mit konstant hohen Preisen in den alten Ländern, vor allem in Bayern mit dem westlichen Unterfranken und der Region nordöstlich und südwestlich von München sowie in Niedersachsen rund um den Jadebusen. Mit zunehmender Höhe der Kraftstoffpreise werden die Unterschiede zwischen dem höchsten und dem niedrigsten Preis geringer. Es ist eine Abnahme von 24 auf 12 Pfennige zu verzeichnen, und auch die Standardabweichung fällt von 3,8 auf 2,3 Pfennig. Bei einer Kontrolluntersuchung nach Ablauf von einem Jahr hat sich gezeigt, dass sich dieser Trend fortsetzt, d.h. die Preiselastizität der Nachfrage lässt – räumlich gesehen – mit steigendem Preis nach.

Haftpflichtversicherung

Die Kosten für die Haftpflichtversicherung werden von individuellen Faktoren bestimmt. Neben dem Autotyp spielt auch die Schadenfreiheitsklasse eine wichtige Rolle. Aber es existiert auch eine räumliche Komponente, die in die Berechnung der Gesamtsumme mit einfließt, die sog. Regionalklassen. Sie werden vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) auf Basis der Schadensanzahl pro 1000 Autos und der durchschnittlichen Schadenshöhe (▶▶ Beitrag Klein/Löffler) je Zulassungsbezirk berechnet. Die Zahl der Zulassungsbezirke beträgt 446 gegenüber 440 Kreisen und kreisfreien Städten in der Bundesrepublik. Dabei werden in fünf Landkreisen die jeweils dominierenden Städte (Bad Kreuznach, Göttingen, Idar-Oberstein, Lahnstein, Neuwied) separat und außerdem Völklingen getrennt von Saarbrücken berechnet.

Die räumliche Verteilung der Regionalklassen zeigt 3, dass die beiden höchsten Klassen nur von ostdeutschen Großstädten besetzt werden. Den höchsten Wert besetzt Dresden. Regionale Konzentrationen höherer Klassen sind an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns, in Thüringen sowie im südlichen Bayern zu verzeichnen. Die günstigsten Gebiete liegen im niedersächsischen Bereich des Harzes mit dem niedrigsten Wert für Goslar und im Raum Schwäbisch Hall/Waiblingen. Erklärungen für das räumliche Verteilungsmuster sind aus Sicht des GDV nicht bekannt und in der Regel von individuellen örtlichen Gegebenheiten, wie z.B. verfehlter baulicher Infrastruktur, die zu Unfallschwerpunkten führt, abhängig. Bei der Zuordnung ostdeutscher Großstädte zu den höchsten Regionalklassen könnte aus Sicht des Autors ein spezifisches statistisches Phänomen eine Rolle spielen. Faktisch weisen die betreffenden Städte eine höhere Pkw-Grundgesamtheit auf. Doch wird diese Anzahl nicht berücksichtigt, da eine hohe Dunkelziffer zugezogener überwiegend westdeutscher Beschäftigter ihren Pkw nicht an ihrem neuen Lebensmittelpunkt anmelden. Dieses Phänomen kann den Faktor „Schadensanzahl pro 1000 Autos“ erheblich beeinflussen.

Sowohl die regionale Differenzierung der Benzinpreise als auch die Regionalklassen bei der Haftpflichtversicherung unterliegen einem stetigen Wechsel. Kurz- bis mittelfristig wird sich jedoch an den generellen regionalen Differenzierungen kaum etwas ändern, da rasche Veränderungen auf den lokalen Kraftstoffmärkten oder beim Fahrverhalten der Autofahrer nicht zu erwarten sind. Räumlich gesehen bedeutet dies, dass das Autofahren mit Blick auf die Kraftstoffkosten und die Haftpflichtversicherung in Brandenburg eher günstiger und in großen Teilen Bayerns eher teuer bleiben wird.◆