

Ragnitz, Joachim

Article

Hohe Benzin- und Dieselpreise in Deutschland: Eine Einordnung

ifo Dresden berichtet

Provided in Cooperation with:

Ifo Institute – Leibniz Institute for Economic Research at the University of Munich

Suggested Citation: Ragnitz, Joachim (2022) : Hohe Benzin- und Dieselpreise in Deutschland: Eine Einordnung, ifo Dresden berichtet, ISSN 0945-5922, ifo Institut, Niederlassung Dresden, Dresden, Vol. 29, Iss. 02, pp. 19-21

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/263874>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Joachim Ragnitz*

Hohe Benzin- und Dieselpreise in Deutschland: Eine Einordnung

Durch die in den vergangenen Monaten stark gestiegenen Kraftstoffpreise sind die Konsument*innen direkt belastet. So haben sich die Kosten für einen Liter Diesel im März 2022 gegenüber den Tiefständen des Jahres 2020 in etwa verdoppelt und auch Ottokraftstoffe haben sich kräftig verteuert. Allerdings entfällt ein eher kleiner Anteil des privaten Konsums auf Kraftstoffkäufe. Auch wenn die öffentliche Aufregung um die hohen Preise verständlich ist: Das Problem liegt wohl eher darin, dass sich die Bevölkerung an die niedrigen Kraftstoffpreise der letzten fünf Jahre gewöhnt hat, ohne die dadurch realisierten Kaufkraftgewinne als Ausnahme anzusehen. Insoweit wäre es verfehlt, jetzt mit aller Macht die Kraftstoffpreise künstlich zu verbilligen. Eine dauerhafte Lösung besteht nur darin, den Benzinverbrauch insgesamt zu senken, ohne dabei die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen einzuschränken.

Die Energiepreise in Deutschland sind in den vergangenen Monaten stark angestiegen. So lag der Börsenpreis für Erdgas Mitte März 2022 um 103% höher als ein Jahr zuvor, der Börsenpreis für Strom erhöhte sich in diesem Zeitraum um 276%. Für die meisten Verbraucher*innen änderte sich dadurch zunächst allerdings nichts, weil hier im Regelfall längerfristige Lieferverträge gelten; die Verbraucherpreise für Energie lagen zuletzt lediglich um 22,5% höher als ein Jahr zuvor. Es ist nicht auszuschließen, dass einige Versorger deshalb in Schieflage geraten könnten. Auf jeden Fall werden aber die Kosten der privaten Haushalte für Energie in den kommenden Monaten selbst dann stark steigen, wenn sich der Preisanstieg an den Rohstoffmärkten abschwächen sollte. Für viele Haushalte könnte es dann ein böses Erwachen geben.

Schon jetzt resultiert aus den gestiegenen Energiepreisen jedoch ein massiver Kaufkraftverlust für die privaten Haushalte. Näherungsweise beläuft sich dieser auf rund 530 Euro je Einwohner und Jahr. Da auch alle anderen Preise im Vorjahresvergleich stark gestiegen sind, beläuft sich der Kaufkraftverlust insgesamt sogar auf 1 160 Euro je Einwohner und Jahr. Bei einer Inflationsrate von wohl mehr als 5% im Jahr 2022 wird sich das auch durch die erwarteten Lohnsteigerungen nicht ausgleichen lassen; diese belaufen sich voraussichtlich nur auf etwas mehr als 3%.

Unmittelbar belastet sind die Konsument*innen insbesondere durch die in den vergangenen Monaten stark gestiegenen Kraftstoffpreise. Kostete ein Liter Diesel im März 2021 im Durchschnitt lediglich 1,33 Euro, so musste im März 2022 in der Spitze mehr als 2,30 Euro bezahlt werden, was gegenüber den Tiefständen des Jahres 2020 eine Verdoppelung darstellt. Auch Ottokraftstoffe haben sich kräftig verteuert. Die Konsument*innen können hierauf kaum reagieren; die Nachfrage nach Benzin reagiert zumindest kurzfristig eher unelastisch auf Preissteigerungen. Allerdings entfällt auch nur ein eher kleiner Anteil des privaten Konsums auf Kraftstoffkäufe; gemessen am Wägungsschema des Preisindex für die Lebenshaltung waren dies im Jahr 2015 lediglich 3,5% und dürfte trotz der seither eingetretenen Preissteigerungen auch heute nur rund 5% betragen.

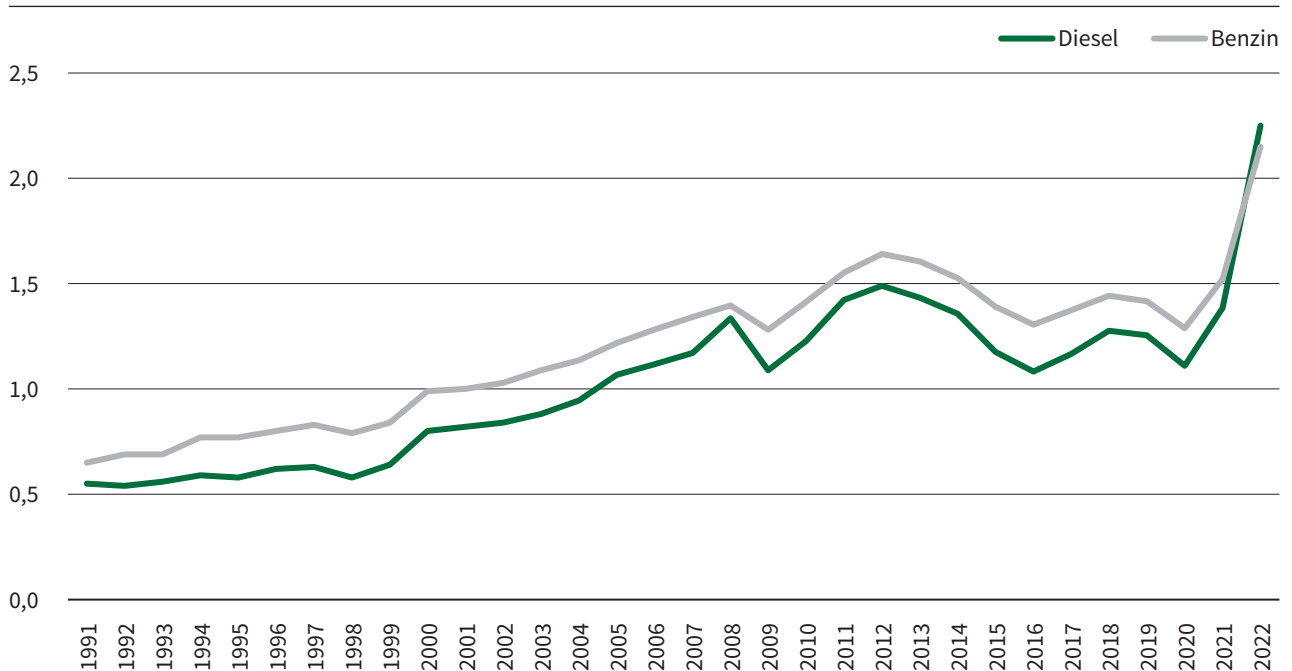
Auch wenn die Kraftstoffpreise in Deutschland historische Höchststände erreicht haben, ist die daraus resultierende Kostenbelastung der privaten Einkommen im längerfristigen Vergleich nicht außergewöhnlich hoch. Zwar ist der Preis für Benzinkraftstoffe seit 1991 um 230% und der Dieselpreis sogar um 320% gestiegen (vgl. Abb. 1). Dem wirkt aber entgegen, dass der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch seither leicht gesunken ist (bei Fahrzeugen mit Ottomotor von 9,5 l/km auf 7,7 l/km, bei Dieselfahrzeugen von 7,7 l/km auf 7,0 l/km) und dass der Anteil der verbrauchsärmeren Dieselfahrzeuge an der Gesamtfahrleistung von 16,1% auf 45,8% gestiegen ist.¹ Vor allem wirkt sich aber aus, dass die Nettolöhne und -gehälter sich seither nahezu verdoppelt haben. Um eine Fahrstrecke von 10 000 km zurückzulegen, müssen damit bei den aktuellen Spritpreisen rund 6% eines durchschnittlichen Jahresarbeitseinkommens aufgebracht werden; 1991 waren es zwischen 4,4% (Benziner) und 3,0% (Diesel). Zwischenzeitlich betrug die Kostenbelastung für die gleiche Fahrstrecke jedoch sogar schon einmal 6,2% bzw. 4,8% eines durchschnittlichen Arbeitseinkommens (vgl. Abb. 2).

Es ist auch keineswegs so, dass staatlich auferlegte Steuern und Abgaben für die aktuell hohen Kraftstoffpreise verantwortlich sind. Im Jahr 1991 betrug die Steuerbelastung des Kraftstoffverbrauchs zwischen 59,5% (Diesel) und 67,7% (Ottokraftstoff); im Jahr 2020 war es etwa gleich viel. Inzwischen dürfte der Steueranteil am Benzinpreis wegen der stark gestiegenen Abgabepreise an der Tankstelle sogar deutlich gesunken sein, denn Energiesteuer und CO₂-Abgabe sind in ihrer absoluten Höhe fixiert. Der Anstieg der Kraftstoffpreise seit 1991 reflektiert insoweit vor allem den gestiegenen Rohölpreis (von rund 20 Dollar/Fass im Jahr 1991 auf mehr als 100 Euro/Fass aktuell). Auch die Ölpreise waren allerdings in der Vergangenheit schon einmal deutlich höher als derzeit, mit Spitzenwerten von beinahe 150 Dollar/Fass im Jahr 2008.

* Prof. Joachim Ragnitz ist stellvertretender Geschäftsführer der Niederlassung Dresden des ifo Instituts – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München e. V.

Abb. 1

Entwicklung der Kraftstoffpreise 1991 bis 2022^a (in Euro)



Anmerkung: a) Angabe für 2022: März.

Quelle: ADAC, Darstellung des ifo Instituts.

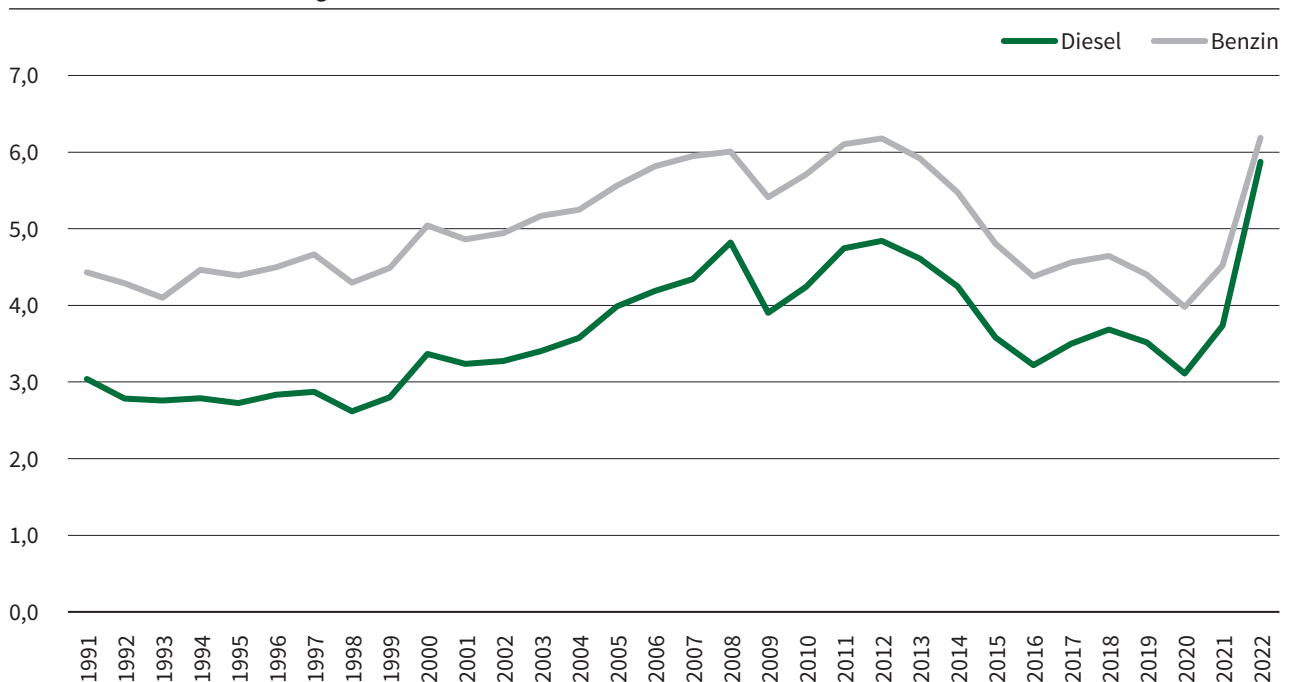
© ifo Institut

Auch wenn die öffentliche Aufregung um die hohen Kraftstoffpreise verständlich ist: Das Problem liegt wohl eher darin, dass sich die Bevölkerung an die niedrigen Benzinpreise der letzten fünf Jahre gewöhnt hat, ohne die dadurch realisierten Kaufkraftgewinne als Ausnahme anzusehen. Zudem sind stei-

gende Benzinpreise politisch ohnehin gewollt, um damit den Ausstieg aus den fossilen Energieträgern zu beschleunigen. Insoweit wäre es verfehlt, jetzt mit aller Macht die Kraftstoffpreise künstlich zu verbilligen. Temporäre Anpassungshilfen für besonders betroffene Bevölkerungsgruppen wie Fernpendler

Abb. 2

Kosten für 10000 km Fahrleistung in % der Nettoarbeitseinkommen 1991 bis 2022^a



Anmerkung: a) Angabe für 2022: März.

Quelle: ADAC, Statistisches Bundesamt, BMVI, Berechnungen und Darstellung des ifo Instituts.

© ifo Institut

im ländlichen Raum, die nicht auf andere Verkehrsmittel ausweichen können, mag man vielleicht noch rechtfertigen. Eine dauerhafte Lösung besteht aber nur darin, den Benzinverbrauch insgesamt zu senken, ohne damit die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen einzuschränken. Ob dies durch den Kauf kleinerer Autos, die Entwicklung verbrauchsärmerer Motoren oder die verstärkte Nutzung alternativer Antriebe geschieht, ist zunächst einmal zweitrangig. Die Politik sollte auch hierbei eher auf die Kraft des Marktes, sprich: die Anpassungsfähigkeit der Industrie

auf der einen und der Verbraucher*innen auf der anderen Seite setzen und Interventionen zugunsten eines bestimmten Anpassungspfades tunlichst unterlassen.

1 Vgl. BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2022), Verkehr in Zahlen 2021/2022, Berlin.