

Adolf, Jörg

Article — Digitized Version

Die Ursachen von Benzinpreissteigerungen

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Adolf, Jörg (2001) : Die Ursachen von Benzinpreissteigerungen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Springer, Heidelberg, Vol. 81, Iss. 7, pp. 400-404

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/40844>

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.

Jörg Adolf

Die Ursachen von Benzinpreissteigerungen

Die Benzinpreise haben nicht nur ein hohes Niveau erreicht. Sie schwanken auch erheblich im Zeitverlauf, und zwar unabhängig vom Rohölpreis. Wie lässt sich dies erklären? Welche Faktoren spielen dabei eine Rolle?

Die Benzinpreise verhielten sich in den letzten beiden Frühjahren nicht immer parallel zur Rohölpreisnotierung. Sie schlugen nicht nur stärker aus als die Rohölpreise. Zeitweise war sogar das Phänomen zu beobachten, dass sich die Benzinpreise von den Rohölpreisen abkoppelten: Fallende Benzinpreise bei steigenden Rohölpreisen, aber auch steigende Benzinpreise bei sinkenden Rohölpreisen.

Letzteres ist für Politiker und Verbandsvertreter Anlass gewesen, für Preissteigerungen allein das Profitinteresse der Ölkonzerne verantwortlich zu machen. Wie aber sind die regelmäßig wieder fallenden Benzinpreise mit diesem Profitinteresse in Einklang zu bringen? Ist die Mineralölwirtschaft wirklich allein Schuld an den hohen Benzinpreisen? Oder soll sie lediglich einer unpopulären Steuer- und Verkehrspolitik als Sündenbock dienen?

Die Zusammenhänge auf den Mineralöl- und Benzinmärkten sind weitaus komplizierter als in der öffentlichen Diskussion dargestellt wird. Klarheit kann am besten geschaffen werden, wenn man einmal alle – und nicht nur einige – wesentlichen Determinanten des Benzinpreises betrachtet. Dabei ist nicht nur zu berücksichtigen, dass die einzelnen Faktoren einen sehr unterschiedlichen Einfluss auf das Niveau des Benzinpreises haben. Vielmehr weist letzterer auch eine erhebliche Volatilität auf, die es zu erklären gilt.

Angebotsfaktoren

Größter Bestandteil und daher auch das Niveau des Benzinpreises bestimmender Faktor ist in Deutschland inzwischen die Steuerlast. Mineralöl- und Mehrwertsteuer auf die meistverkaufte Sorte Eurosuper machten im Mai bei einem durchschnittlichen Tankstellenpreis von 2,16 DM pro Liter immerhin 1,46 DM oder 68 % des Produktpreises an der Zapfsäule aus. In diesem Steueranteil ist auch der durch die Ökosteuer bedingte Preisanstieg enthalten. Wie andere Mitgliedstaaten der EU hat auch die Bundesregierung die Kraftstoffsteuern seit der letzten Preisbaisse zur Jahreswende 1998/99 deutlich angezogen, und zwar um 21 Pfennig pro Liter¹. Damit befinden sich

die deutschen Kraftstoffpreise mit Steuern im EU-Vergleich im oberen Mittelfeld, ohne Mineralölsteuern liegen sie aber am unteren Ende der europäischen Preisskala².

Da heutige Kraftstoffe immer noch zum weit überwiegenden Teil aus Rohöl hergestellt werden, hat auch der Rohölpreis wesentlichen Einfluss auf den Benzinpreis: zum einen auf das Niveau, zum anderen, da die Benzinpreise – zumindest normalerweise – den Rohölpreisnotierungen folgen, auf dessen Volatilität. Da aber Rohöl fast ausschließlich in US-Dollar fakturiert wird, spielt außerdem auch die Entwicklung des Euro/Dollar-Kurses für den Benzinpreis eine erhebliche Rolle. Wenn sich beispielsweise der Rohölpreis von 10 US-Dollar pro Barrel auf 30 US-Dollar erhöht und gleichzeitig der Wechselkurs des US-Dollars von 2,00 DM auf 2,30 DM zulegt, führt dies zusammen zu einer Verteuerung des Rohstoffeinsatzes von über 30 Pfennig pro Liter.

Die Kenntnis dieser Faktoren reicht oft aus, um die Preisbildung des Mineralöl(end)produktes Benzin erklären zu können. Benzinpreise sind jedoch keine Kostenpreise, sondern Marktpreise. Nicht selten entwickelt sich der Benzinpreis daher anders als die Kostenfaktoren vorgeben. Um dies zu verstehen, muss man sich Eigenschaften und Strukturen des internationalen Benzinmarktes genauer ansehen.

Freier Weltmineralölmarkt

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass die Mineralölmärkte die liberalsten und freiesten Energiemärkte überhaupt sind. Und wo die Bedeutung der Märkte für die Preisbildung im Mineralölsektor bislang eher begrenzt war, nimmt sie zu³. Zwar versucht die

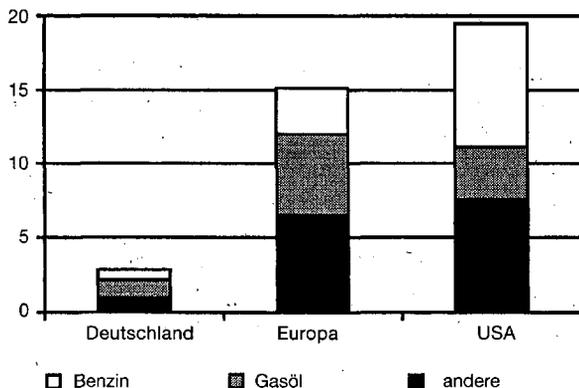
¹ Die OPEC hat insofern nicht Unrecht, wenn sie sagt: "... the main reason for the inflated price is purely and simply taxation by the consuming countries." In der EU sind bei Benzin 68% des Produktpreises Steuern, den Rest teilen sich Ölexporture und Downstream-Unternehmen zu etwa gleichen Teilen. Vgl. Rilwanu Lukman: Speech at the 16th World Petroleum Congress, Calgary, 13. Juni 2000, unter: <http://world-petroleum.org>, S. 1 f.

² Vgl. Europäische Kommission, Generaldirektion Energie und Transport: Verbraucherpreise für Mineralölherzeugnisse ohne/mit Abgaben und Steuern, in: Öl Bulletin, Nr. 1066 vom 5. Juni 2001, S. 2 f.

³ Vgl. Manfred Horn: Rohölpreise bleiben zunächst hoch, in: DIW-Wochenbericht Nr. 10, Jg. 68 (2001), S. 153.

Dr. Jörg Adolf, 35, ist Mitarbeiter der RWE-DEA AG für Mineralöl und Chemie in Hamburg.

Schaubild 1
Mineralölverbrauch 1999
(in Mill. bpd)



Quelle: International Energy Agency.

OPEC heute, die Preisbildung auf den Rohölmärkten durch Mengenpolitik zu beeinflussen; sie ist jedoch weiter denn je von einer Steuerung der Ölmärkte entfernt⁴. Eine unbeschränkt freie Preisbildung findet auf den Märkten für Mineralölendprodukte, speziell aber auf den Kraftstoffmärkten statt.

Allein bedingt durch die Tatsache, dass Ölvorkommen und Ölverbrauchszentren räumlich weit auseinander liegen⁵, war die Ölbranche von jeher auf offene Ölmärkte und freien Ölhandel angewiesen. Die nationalen Mineralölmärkte sind heute über internationale Rohstoff- und Warenbörsen so eng miteinander verzahnt, dass man faktisch von einem einzigen, integrierten Weltmineralölmarkt sprechen kann.

Aber nicht nur der hohe Grad der Marktintegration, auch die Eigenschaften des relativ homogenen Produktes Benzin sowie Marktstrukturen und Vertriebsorganisation des Downstream-Bereiches führen zu einem sehr transparenten und hoch kompetitiven Markt. Auf diesem haben die Anbieter selbst kurzfristig kaum eine Chance, mengen- oder qualitätsmäßig am Markt vorbei zu produzieren. Der scharfe Wettbewerb sorgt überdies für permanenten Preisdruck und schmale Produkterlöse. Die Ertragslage im Downstream-Bereich der Ölindustrie ist sowohl relativ – im Vergleich zu anderen Wirtschaftsbranchen – als auch absolut eher unterdurchschnittlich. Oft werden nicht einmal die Selbstkosten für Verarbeitung, Logistik und Vertrieb gedeckt⁶.

Benzinmarkt USA

Um nun die Entwicklung auf dem internationalen Benzinmarkt zu verstehen, reicht es indessen nicht aus, allein dessen Eigenschaften zu untersuchen. Man muss auch sein mit Abstand bedeutendstes

Marktsegment kennen. Größter Mineralölmarkt der Welt ist der nordamerikanische Markt mit einem Absatzvolumen von rund einer Milliarde Jahrestonnen. Der nordamerikanische Mineralölmarkt wiederum wird von den USA zu über vier Fünfteln dominiert⁷.

Doch diese Aussage beschreibt Einfluss und Bedeutung der USA für den globalen Benzinmarkt nur sehr unvollständig. US-Amerikaner haben nicht nur größere Autos, mit denen sie mehr fahren – im Durchschnitt fast eineinhalb Mal so viel wie ein Europäer. Auch Dieselfahrzeuge sind weit weniger verbreitet⁸. Während der Anteil von Ottokraftstoffen am Mineralölkonsum in Deutschland bei knapp einem Viertel und in Europa bei gut einem Fünftel liegt, kommen allein Ottokraftstoffe in den USA auf den doppelten Anteil des gesamten Mineralölverbrauchs: im Jahre 1999 waren es über 43%. Dies schlägt sich nicht zuletzt in der absoluten Größe der Benzinmärkte nieder: der US-Benzinabsatz ist heute mit 8 ½ Mill. Barrel pro Tag (bpd)⁹ etwa dreimal so groß wie der europäische, der deutsche Benzinverbrauch mit nicht einmal 0,7 Mill. bpd macht inzwischen gerade noch ein Zwölftel des US-Absatzes aus. Die relative Größe der jeweiligen Mineralöl- und Benzinmärkte geht aus Schaubild 1 hervor¹⁰.

Die Situation in den USA unterscheidet sich noch in einem weiteren Punkt vom rückläufigen deutschen und stagnierenden europäischen Benzinmarkt. Ungeachtet einiger zeitweiser Absatzrückgänge wächst der US-amerikanische Benzinmarkt immer noch¹¹. Auf Grund erheblich verschärfter Umweltauflagen für die

⁴ Vgl. Klaus Matthies: Beruhigung am Ölmarkt, in: WIRTSCHAFTSDIENST, 81. Jg. (2001), H. 3, S. 171 f.

⁵ Während Ende 2000 in den OPEC-Ländern rund 7% der Rohölvorkommen liegen, verbrauchen im Jahre 2000 allein die OECD-Staaten 62,4% der Weltrohölproduktion. Vgl. BP: Statistical Review of World Energy 2000. Oil, Juni 2001, unter: <http://www.bp.com>

⁶ Vgl. z.B. American Petroleum Institute: The Truth about Oil Industry Profits, vom 22. Feb. 2001, unter: <http://www.api.org>; sowie Mineralölwirtschaftsverband e.V.: Jahresbericht 2000, Hamburg 2001, S. 5 f.

⁷ Vgl. International Energy Agency: Annual Statistical Supplement for 1999, Paris 2000, Tab. 3 u. 4, S. 10 f.

⁸ Vgl. Alliance of Automobile Manufacturers: CAFE: The Story behind the Corporate Fuel Economy standards debate, 2000, unter: <http://www.autoalliance.org>, S. 2.

⁹ Barrel per day (bpd) ist die in der Ölindustrie gebräuchlichste Mengen-pro-Zeit-Einheit. Ein Barrel sind 159 Liter, 6,33 Barrel ein Kubikmeter. Auf Grund der unterschiedlichen Dichte von Rohöl und Mineralölprodukten ergeben sich allerdings für die Umrechnung in Gewichtseinheiten pro Jahr jeweils andere Umrechnungsfaktoren: Ein bpd entspricht rund 50 Jahrestonnen Rohöl bzw. 43 Jahrestonnen Benzin.

¹⁰ Vgl. International Energy Agency, a.a.O., Tab. 3 u. 4, S. 10 f. Unter Gasöl/Gasöl werden in der internationalen Mineralölstatistik die Mitteldestillate Dieselkraftstoff und Heizöl (leichtes) zusammengefasst und für gewöhnlich auch nicht getrennt ausgewiesen.

¹¹ Vgl. Energy Information Administration: U.S. Gasoline Data, Tab. 3.4, unter: <http://www.eia.gov>

Errichtung und den Betrieb von Anlagen sowie strenger Kraftstoffregulierungen wurden in den letzten Jahren aber keine der wachsenden Nachfrage entsprechenden Produktions-Kapazitäten entwickelt. Die früheren Überkapazitäten sind inzwischen verschwunden; seit 1997 arbeiten die US-Raffinerien mit Auslastungsgraden um die 95%¹².

Nachfrageschwankungen

Wenn es nun auf dem kompetitiven Kraftstoffmarkt zu Preisschwankungen kommt, die signifikant und für längere Dauer über der Rohölpreisvariabilität liegen, können dem – unvorhergesehene Produktionsstörungen ausgenommen – eigentlich nur Nachfrageschwankungen zu Grunde liegen.

Zwar gibt es im Benzinmarkt auch fundamentale, langfristige Nachfragetrends¹³. Unterstellt man jedoch einmal, dass sich Angebot und Nachfrage bei den gegenwärtig guten Auslastungsquoten in den USA und in Europa grundsätzlich im Gleichgewicht befinden, kommen als Ursache für die hohe Volatilität der Benzinpreise nur kurzfristige Nachfrageänderungen in Frage. Hier kann es sich um konjunkturelle, im Hinblick auf die Frühjahrspreishausse insbesondere aber um saisonale oder auch importbedingte Nachfrageschwankungen handeln. So trifft das wegen der hohen Raffinerieauslastung relativ starre US-Benzinangebot nicht auf eine konstante Nachfrage. Die Benzinnachfrage zieht vielmehr in der Fahrsaison, vor allem aber zu deren Beginn, an¹⁴. Es kann aber auch vorkommen, dass in außerordentlich kalten Wintern wie 2000/01 die Benzinproduktion zu Gunsten zusätzlicher Heizölproduktion zurückgefahren wird¹⁵.

Da Produktionserweiterungen bei bereits ausgelasteten US-Raffinerien kurzfristig nicht möglich sind, ziehen die Spotpreise an der New Yorker Warenbörse NYMEX an. Hierdurch steigen wiederum die Margen (spreads), also die Differenz zwischen Rohstoffeinstandskosten und Vor-Steuer-Produktpreisen, an. Hohe spreads stellen für die Raffineriebetreiber einen Anreiz zur Kapazitätserweiterung dar. Wenn Kapazitätserweiterungen kurzfristig nicht möglich sind, zie-

hen hohe Margen aber auch Importe an. Die Margen müssen nur hoch genug sein, um die Transportkosten mit abzudecken.

Benzinhandel

Auf dem nordamerikanischen Kraftstoffmarkt werden grundsätzlich weniger Ottokraftstoffe produziert als verbraucht. Nordamerika ist also Nettoimporteur von Benzin. Nachdem die US-Importnachfrage nach Benzin in der ersten Hälfte der 90er Jahre schwach war, zog sie vor allem zum Ende des Jahrzehnts wieder an. Allein die USA importieren regelmäßig 250 000 bis 300 000 bpd Benzin. Die tatsächliche Bedeutung der Benzinimporte erkennt man jedoch erst, wenn man berücksichtigt, dass noch einmal etwa dieselbe Menge Benzinkomponenten eingeführt werden¹⁶. Überdies schlägt sich in der Importbilanz nieder, dass die USA versuchen, gerade ihre saisonalen Spitzenbedarfe über den Weltmarkt abzudecken. Wenn die Fahrsaison beginnt, ziehen die Benzinimporte folglich deutlich an. Dabei werden – wie in diesem April mit 684 000 bpd – schon einmal Importmengen erreicht, die über dem gesamten deutschen Benzinkonsum liegen¹⁷.

Einer der bedeutendsten Lieferanten für die Benzineinfuhren der Vereinigten Staaten ist Westeuropa. In den letzten Jahren lag der Anteil Westeuropas am US-Import im Jahresdurchschnitt bei rund 25-30%¹⁸. Die Voraussetzungen für einen transatlantischen Mineralölhandel sind gut. Denn Westeuropa hat praktisch den USA entgegengesetzte Mineralölverbrauchsstrukturen (siehe auch Schaubild 1): hoher Anteil Mitteldestillate (Dieselkraftstoff und leichtes Heizöl) und geringer Ottokraftstoffanteil, verbunden in der Regel mit einem Mitteldestillatdefizit und Ottokraftstoffüberschuss. Doch es gibt noch weitere, wichtige Faktoren, welche die beiden Benzinmärkte besonders eng aneinander binden.

Umweltregulierungen und Kraftstoffqualitäten

In den letzten elf Jahren wurden die herkömmlichen Kraftstoffspezifikationen in den USA aus umweltpolitischen Gründen allein fünfmal durch die US-Bundesregierung geändert. Mit steigendem Verkehrsaufkommen und Kraftstoffverbrauch stiegen bislang auch die Emissionen von Luftschadstoffen. Um verkehrsbe-

¹² Vgl. John Cook: Petroleum Outlook: More Volatility?, Speech at the NPRA Annual Meeting, New Orleans, Louisiana, 19. März, 2001, Slide 24.

¹³ Vgl. z.B. die Mineralölprognose 2020 für Deutschland vom Mineralölwirtschaftsverband e.V.: Mehr Effizienz – weniger Konsum, in: MWV aktuell, Nr. 5/01, S. 2-5.

¹⁴ Als Fahrsaison gilt im Tankstellengeschäft im Wesentlichen das zweite und dritte Quartal; im Großhandel macht sich dies noch eher bemerkbar.

¹⁵ Vgl. Energy Information Administration: U.S. Gasoline Data, a.a.O.; sowie dies.: Summer 2001 Motor Gasoline Outlook, April 2000, unter: <http://www.eia.doe.gov>, S. 7.

¹⁶ Vgl. International Energy Agency, a.a.O., Tab. 22.2, S. 31; sowie Energy Information Administration: U.S. Gasoline Data, a.a.O.

¹⁷ Vgl. Mineralölwirtschaftsverband e.V.: Weltmineralöl-daten, in: MWV-aktuell, Nr. 5/01, S. 8; sowie US gasoline production sets record for month of April, in: Oil & Gas Journal, 16. Mai, 2001, unter: <http://www.ogj.com>

¹⁸ Vgl. John Cook, a.a.O., Slide 27.

dingte Beeinträchtigungen der Luftqualität zu vermindern, hat der US-Gesetzgeber daher zum einen die Abgasgrenzwerte für Kraftfahrzeuge ständig verschärft. Zum anderen hat er, vor allem in den 90er Jahren, die Inhaltstoffe von Kraftstoffen neu festgelegt – herkömmliche Kraftstoffe also reformuliert. Das bedeutendste Regulierungspaket dieser Art waren die Reformulated Gasoline-Standards (RFG), die Ende 1994 in Kraft traten und zu Beginn 2000 in einer zweiten Stufe verschärft wurden. Phase II-RFG-Qualitäten machen mittlerweile etwa ein Drittel des Benzinmarktes in den USA aus¹⁹.

Die Formulierung besonderer US-Kraftstoffqualitäten wirkt sich in mehrfacher Weise unmittelbar auf den internationalen Benzinhandel aus. Sie führt zunächst zu einer Segmentierung des globalen Benzinmarktes und Abschottung des US-Marktes. Allerdings zog die Europäische Union in Sachen Luftqualitätspolitik und Kraftstoffregulierungen mit ihrem Auto-Öl-Programm dem US-Vorbild nach. Die erste Stufe dieses Programms setzte am 1. Januar 2000 neue Kraftstoffspezifikationen in Kraft; eine zweite Stufe wird am 1. Januar 2005 folgen²⁰. Europäische Raffinerien, die nun aber in der Lage sind, die Anforderungen des EU-Auto-Öl-Programms zu erfüllen, können auch die in den USA geforderten, zum Teil außerordentlich hohen Kraftstoffqualitäten liefern.

Auch wenn die EU den USA in der Luftqualitätspolitik nahefehrt, unterscheiden sich der europäische und US-amerikanische Spezifikationsansatz in wesentlicher Hinsicht: Während in der EU ein einheitlicher Kraftstoff-Binnenmarkt mit wenigen Kraftstoffqualitäten angestrebt wird, verfolgt man in den USA gerade bei den neuen Kraftstoffqualitäten einen selektiven Ansatz. Es gibt nicht nur Spezifikationsregulierungen auf Bundesebene, sondern auch auf einzelstaatlicher oder gar lokaler Ebene; man spricht daher von so genannten „boutique fuels“ sowie von einer „Balkanisierung“ des US-Kraftstoffmarktes. Wenn – statt wie in Europa ein halbes Dutzend Kraftstoffsorten – allein mehr als 30 Benzinqualitäten bereitgestellt werden müssen, führt dies zu einer drastischen Verringerung der Angebotsflexibilität. Kommt es bei hoher Auslastung zu Produktionsstörungen oder Nachfragespitzen, kann selbst das ausgeklügelteste Raffinerie- und Versorgungssystem versagen. Als Aushilfe kommen dann aus qualitativen Gründen vor allem europäische Spitzenlieferungen in Frage.

Zu einer un stetigen Entwicklung der Benzinnachfrage trägt schließlich auch bei, dass die Mindestanforderungen an RFG-Qualitäten im Sommer, wenn die

Luftqualitätsziele witterungsbedingt schwerer eingehalten werden können, schärfer sind als im Winter²¹. Die Sommerkraftstoffe müssen jeweils zum 1. Mai im Großhandelsbereich bzw. zum 1. Juni im Retailgeschäft zur Verfügung stehen. Eine Vermischung der höherwertigen Sommerkraftstoffe mit den alten Winterkraftstoffen muss aber aus qualitativen Gründen vermieden werden. Daher werden die Lagertanks, die zu Beginn des Frühjahrs noch mit den alten Winterqualitäten gefüllt sind, zuvor möglichst weitgehend geleert. Endergebnis ist ein zusätzlicher, regulierungsbedingter Nachfrageschub nach Sommerqualitäten im Frühjahr.

Nicht nur Verbrauchsstrukturen, sondern auch Angebotsinflexibilität und Regulierungen über Benzininhaltsstoffe haben gemeinsam dazu geführt, dass die USA ein wichtiger ausländischer Nachfrager auf dem europäischen Benzinmarkt sind.

Der deutsche Kraftstoffmarkt

Wenn die vom Volumen her beachtliche US-Importnachfrage Ware aus Europa abzieht, wird Benzin in Europa knapp und die Benzinpreisnotierungen am Rottdamer Spotmarkt steigen. Da nun auch ihre Margen steigen, ist dies für die europäischen Benzinproduzenten eine erfreuliche Entwicklung.

Für Deutschland, den mit Abstand größten europäischen Markt für Mineralölprodukte, ist die Situation allerdings eine andere: Deutschland ist seit Mitte der 80er Jahre kein Selbstversorger mehr und muss heute rund ein Drittel (brutto) bzw. ein Sechstel (netto) seines Produktbedarfes einführen. Deutschland ist – anders als seine europäischen Nachbarn – insbesondere auch auf Benzinimporte angewiesen. So werden per Saldo zur Zeit etwa ein Zehntel bis ein Fünftel des Benzin-Inlandsabsatzes durch Importe abgedeckt²².

Ein Großteil der deutschen Mineralölproduktimporte kommt über Rotterdam. So verwundert es kaum, dass die Tankstellenpreise nicht der Bruttomarge²³, sondern im Wesentlichen der Volatilität des Produktimportpreises folgen. In gesamtwirtschaftlicher Hinsicht bedeutet die Importabhängigkeit bei Benzin al-

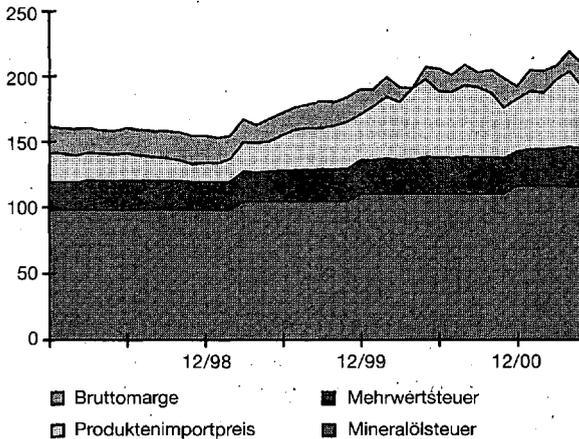
¹⁹ Vgl. Tancred Lidderdale, Aileen Bohn: Demand and Price Outlook for Phase 2 Reformulated Gasoline, 2000, Publikation der US-Energy Information Administration vom 6. August 1999, unter: <http://www.eia.doe.gov>, S. 2 -5.

²⁰ Vgl. dazu die Mindestanforderungen an Ottokraftstoffe gemäß EG-Richtlinie 98/70/EG, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, Nr. L 350 vom 28.12.1998.

²¹ Hier geht es vor allem um die Reduktion der Emissionen von Ozon-Vorläuferstoffen: VOCs und NOx. Vgl. Tancred Lidderdale, Aileen Bohn, a.a.O., S. 4.

²² Mineralölwirtschaftsverband e.V.: Mineralölkzahlen 2000, Hamburg 2001, S. 23 u. 37.

Schaubild 2
Tankstellenpreis Eurosuper
(in Pf.)



Quelle: Mineralölwirtschaftsverband.

lerdings, dass von der höheren Produzentenrente im Raffinerie-Bereich weniger im Inland hängen bleibt als in den Benzinüberschussregionen in den europäischen Nachbarländern.

Nun mag zwar der von der US-Importnachfrage ausgehende Preisimpuls eine wiederkehrende Erscheinung sein, die im Frühjahr auf einen ohnehin erhöhten Benzinkonsum in der nördlichen Erdhalbkugel trifft. Da es sich um eine saisonal begrenzte Nachfragespitze handelt, ist ihr Impuls in der Regel aber von vorübergehender Dauer. Ferner reagiert das Angebot auf längere Sicht elastischer als kurzfristig. Höhere Margen sorgen – schon durch Umstellung des Produktmixes in den Raffinerien auf das rentabelste Produkt – für eine baldige Ausweitung des Benzinangebotes. Und auch die höheren Margen sind im Downstream-Bereich lediglich ein typisches Übergangsphänomen. Sie werden in der hochkompetitiven Branche rasch wegkonkurriert.

Zunehmende Preisvolatilität

Gefahr für die Benzinpreisstabilität droht jedoch von anderer Seite. Statt EU-weit zum 1. Januar 2005 will die Bundesregierung bereits zum 1. November 2001 vorzeitig vorschreiben, dass schwefelarme Kraftstoffe bei allen Kraftstoffsorten flächendeckend eingeführt werden. Und zum 1. Januar 2003 – dann allerdings im nationalen Alleingang – soll es nur noch schwefelfreie Kraftstoffe in Deutschland geben²⁴. Höhere Produktionskosten schwefelfreier Kraftstoffe bzw. die neue Schwefelsteuer sowie die letzte Stufe der Ökosteuer werden das Benzinpreisniveau im nächsten Halbjahr noch einmal um gut 10 Pfennig erhöhen.

Wesentlicher für die Preisstabilität dürfte jedoch sein, dass Deutschland sich damit vom Konzept eines einheitlichen Kraftstoff-Binnenmarktes verabschiedet. Wie sich solch ein selektiver Ansatz auf die Benzinpreise in Deutschland auswirken wird, lässt sich aus den Erfahrungen in den USA ableiten: Die US-Region mit den strengsten Kraftstoffregulierungen ist der Bundesstaat Kalifornien. Da der kalifornischen Regierung, deren Luftqualitätspolitik allerdings unter ungleich schwierigeren klimatischen Bedingungen operiert, die RFG-Qualitäten der US-Bundesregierung nicht ausreichen, definierte sie eigene Benzinstandards – so genannte Cleaner-Burning Gasolines²⁵. Hierdurch wird der Kreis der Anbieter von Kraftstoffen für den kalifornischen Benzinmarkt von vornherein eingeschränkt, die Angebotsflexibilität sinkt. Erschwerend hinzu kam in den letzten Jahren eine zunehmende Abhängigkeit Kaliforniens von Benzinimporten aus anderen Regionen. Folge dieser Spezifikationspolitik ist, dass die Benzinpreise in Kalifornien heute nicht nur durchschnittlich deutlich höher sind, sondern auch wesentlich stärker ausschlagen als in den anderen US-Regionen²⁶.

Fazit

Neben den „fundamentalen“, in der Öffentlichkeit gemeinhin bekannten Steuer-, Kosten- und Wettbewerbsfaktoren gibt es also noch andere, wichtige Determinanten des Benzinpreises: saisonale Nachfrageschwankungen, die US-Importnachfrage sowie Kraftstoffregulierungen. Dabei können Letztere die Fundamentalfaktoren durchaus zeitweise überlagern. Grundsätzlich lässt sich festhalten: Zwar wird der scharfe Wettbewerb im deutschen Tankstellengeschäft auch weiterhin Preisdruck nach unten erzeugen. Der nationale Alleingang bei den Kraftstoffspezifikationen wird jedoch in Deutschland – ähnlich wie in Kalifornien – sowohl zu durchschnittlich höheren Benzinpreisen als auch zu stärkeren Preisschwankungen als bisher führen.

²³ Die Bruttomarge enthält sowohl den Gewinn als auch den Aufwand für Lagerung, Ölbevorratung, Verwaltung und Vertrieb.

²⁴ Die Europäische Union fordert im Rahmen der Auto-Öl-Regulierungen ab dem 1.1.2005 schwefelarme Kraftstoffe; vgl. EG-Richtlinie 98/70/EG, a.a.O., Art. 3 und Anhang III. Schwefelfreie Kraftstoffe sollen in der EU dagegen – nach dem gegenwärtigen Stand der Diskussion – erst ab dem 1.1.2011 obligatorisch werden; vgl. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG, KOM (2001) 241 endgültig, Brüssel, den 11.5.2001, Art. 1.

²⁵ Vgl. California Air Resources Board: Cleaner-Burning Gasoline: An Update (vom 5. August 1999); sowie dass.: Phase 3 Cleaner-Burning Gasoline (vom 10. März 2000), beides unter: <http://www.arb.ca.gov>

²⁶ Vgl. Energy Information Administration: Summer 2001 Motor Gasoline Outlook, a.a.O., S. 4 f.