

Frondel, Manuel; Schmidt, Christoph M.; Sievert, Maximiliane

Research Report

Der Markt macht's: Hohe Benzinpreise sind kein Grund für politischen Aktionismus

RWI Positionen, No. 50

Provided in Cooperation with:

RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung, Essen

Suggested Citation: Frondel, Manuel; Schmidt, Christoph M.; Sievert, Maximiliane (2012) : Der Markt macht's: Hohe Benzinpreise sind kein Grund für politischen Aktionismus, RWI Positionen, No. 50, Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung (RWI), Essen

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/57940>

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.

Manuel Frondel, Christoph M. Schmidt und Maximiliane Sievert

Der Markt macht's: Hohe Benzinpreise sind kein Grund für politischen Aktionismus

RWI Position #50 vom 9. Mai 2012

ZUSAMMENFASSUNG

Die Benzinpreise in Deutschland sind so hoch wie nie. Während sich Verbraucher und die im Wahlkampf engagierte Politik mit Vorschlägen zu staatlichen Interventionen überschlagen, scheinen diese bei nüchterner Betrachtung jedoch nicht gerechtfertigt. So besitzt die deutsche Politik zum einen lediglich sehr begrenzte Möglichkeiten, die Preisbildung auf den internationalen Energie- und Rohstoffmärkten zu beeinflussen und zum anderen blieben die realwirtschaftlichen Effekte bislang vergleichsweise gering.

Erstens liegen die heutigen Öl- und Benzinpreise real betrachtet noch immer auf etwa vergleichbarem Niveau wie zu den Höchstständen Anfang der achtziger Jahre. Zweitens liegen die Ursachen des Preisanstiegs im Zusammenspiel von Angebot und Nachfrage. Weltweit steigende Nachfrage, sowie eine Verknappung des Angebots aufgrund wachsender Spannungen im Mittleren Osten treiben die Preise. Gleichzeitig ermöglichen die hohen Preise sowie technischer Fortschritt aber auch die Förderung bisher nicht wirtschaftlich nutzbarer Reserven. Diese Angebotsausweitung wird langfristig die Preise wieder senken. Drittens bestimmt über die wirtschaftlichen Konsequenzen eines Ölpreisanstiegs auch die Abhängigkeit von diesem Rohstoff. Diese ist sowohl in der Produktion als auch für Autofahrer wegen des geringeren Durchschnittsverbrauchs heutzutage deutlich schwächer als in vergangenen Jahrzehnten. Hohe Ölpreise werden auch hier weiterhin Anreize für Effizienzgewinne setzen.

IMPRESSUM

Herausgeber

Rheinisch-Westfälisches Institut
für Wirtschaftsforschung e.V.

Hohenzollernstraße 1-3
45128 Essen
Tel. 0201 - 8149-0

Büro Berlin

Hessische Straße 10
10115 Berlin

Das RWI ist Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft.
Es wird vom Bund und vom Land NRW gefördert.

Schriftleitung

Prof. Dr. Christoph M. Schmidt

Redaktion und Ansprechpartner

Nils aus dem Moore,
Tel.: 030-2021598-15, nils.ausdemmoore@rwi-essen.de

Lektorat

Claudia Schmiedchen

Konzeption und Gestaltung

Julica Marie Bracht, Daniela Schwindt, Benedict Zinke

ISBN 978-3-86788-387-0

Alle Rechte vorbehalten. Essen 2012

www.rwi-essen.de/positionen

////////////////////
AUTOREN



Manuel Frondel

Leiter des Kompetenzbereichs „Umwelt und Ressourcen“ am RWI in Essen, außerplanmäßiger Professor für Energieökonomik und angewandte Ökonometrie an der Ruhr-Universität Bochum, Leiter der Fachgruppe Energie- und Umweltpolitik des Bundesverbandes Deutscher Volks- und Betriebswirte (bdvb), Mitglied im Editorial Board der Zeitschrift Environmental Economics.



Christoph M. Schmidt

Präsident des RWI in Essen, Professor für Wirtschaftspolitik und angewandte Ökonometrie an der Ruhr-Universität Bochum, Mitglied des Sachverständigenrats zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, Research Fellow des Centre for Economic Policy Research (CEPR) in London und des Forschungsinstituts zur Zukunft der Arbeit (IZA) in Bonn.



Maximiliane Sievert

Wissenschaftlerin im Kompetenzbereich „Umwelt und Ressourcen“ am RWI in Essen.

1. EINLEITUNG¹

Die Benzinpreise in Deutschland haben neue Höchststände erklommen. Aufgebrachte Autofahrer sehen sich als hilflose Opfer und die im Wahlkampf engagierte Politik überschlägt sich dieser Tage mit Vorschlägen zu staatlichen Interventionen. Diese reichen vom Verbot, den Benzinpreis mehr als einmal pro Tag zu erhöhen, bis zur strengen staatlichen Preisüberwachung. Selbst Norbert Röttgen, seines Zeichens Bundesumweltminister, hat eine Erhöhung der Pendlerpauschale gefordert, obwohl eine solche ökologisch kontraproduktiv wirken muss. Ähnliche Forderungen, etwa die Senkung der Mineralöl- bzw. der Ökosteuer auf Kraftstoffe oder gar die Reduzierung der Mehrwertsteuer, wurden auch im Jahr 2005 erhoben (Döhrn et al. 2005). Dies war bekanntlich ebenfalls ein Wahljahr, in dem die Öl- und Benzinpreise vergleichsweise hoch lagen.

Doch das Phänomen, in Wahlkampfzeiten aktionistische Vorschläge zur Besänftigung der Verbraucher und mithin der Wähler in die politische Diskussion einzubringen, gleichgültig wie vernünftig bzw. effektiv sie sein mögen, beschränkt sich nicht allein auf Deutschland. So führten Frankreich und die USA – beides Länder, in denen in diesem Jahr Präsidentschaftswahlen anstehen – kürzlich Gespräche über eine mögliche Freigabe der strategischen Ölreserven. Diese Reserven dienen eigentlich dazu, einen potenziellen kurzfristigen Erdöl-Versorgungsengpass eines Landes überbrücken zu können. Beispielsweise wurde im August 2005 auf die US-Ölreserven zurückgegriffen nachdem der Hurrikan Katrina die Ölförderung im Golf von Mexiko zeitweilig zum Erliegen gebracht hatte und infolgedessen der Ölpreis seinerzeit auf über 70 \$ pro Barrel (bbl, 1 bbl = 159 Liter) gestiegen war.

Bei nüchterner Betrachtung erscheinen jedoch weder die aus der Verärgerung der Konsumenten geborenen Rufe nach staatlichem Handeln noch die rasche Bereitschaft der Politiker, im Wahlkampf derartige Maßnahmen zu propagieren, gerechtfertigt. So besitzt die deutsche Politik zum einen lediglich sehr begrenzte Möglichkeiten die Preisbildung auf den internationalen Energie- und Rohstoffmärkten zu beeinflussen. Zum anderen blieben die realwirtschaftlichen Effekte bislang vergleichsweise gering, trotz einer Verdreifachung des Rohölpreises seit dem vorübergehenden Tiefstand Ende des Jahres 2008 und trotz seiner Verfünffachung seit dem Jahr 2001 (Schaubild 1). Anders als bei den Ölpreisschocks Mitte der siebziger und Anfang der achtziger Jahre beschleunigte sich auch die Inflation kaum merklich (Schmidt, Zimmermann 2011).

Die wirtschaftlichen Auswirkungen werden wohl auch in Zukunft mit den damals ausgelösten Rezessionen kaum zu vergleichen sein. Diese Einschätzung beruht im Wesentlichen auf drei Argumenten, die wir im folgenden Abschnitt dieser RWI Position kurz darstellen, bevor wir abschließend die wirtschaftspolitischen Handlungsoptionen diskutieren und vor diesem Hintergrund konkrete Empfehlungen formulieren.

¹ Die Autoren danken Nils aus dem Moore für wertvolle Hinweise sowie Ailine Lignau und Daniela Schwindt für die Hilfe bei der technischen Umsetzung. – Die vorliegende RWI Position #50 stellt eine Aktualisierung und Überarbeitung der RWI Position #3 aus dem Jahr 2005 dar.

2. ANALYSE

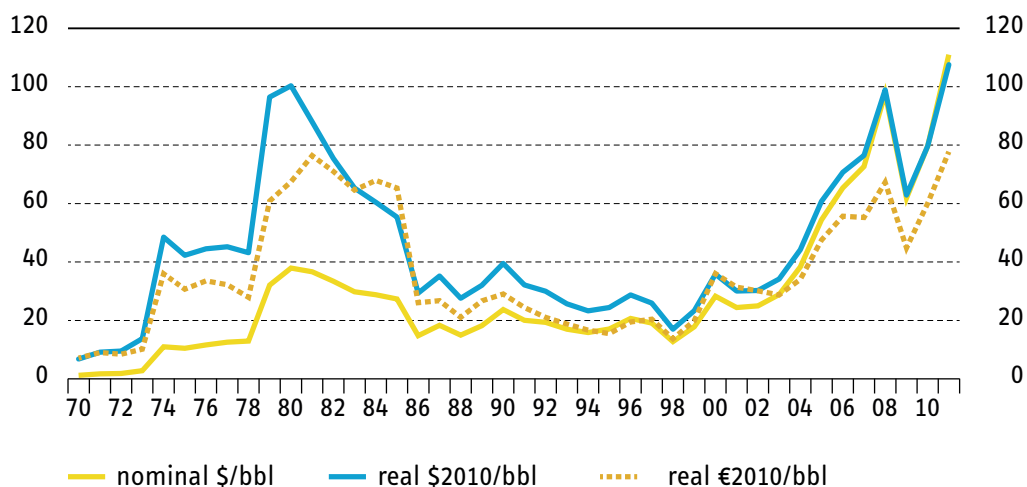
BENZINPREISE IM FRÜHJAHR 2012: WIRKLICH EIN NEUER REKORD?

Trotz eines neuen Rekords beim nominalen Jahresdurchschnittspreis für Rohöl, welcher bei 111 \$/Barrel der Sorte Brent im Jahr 2011 notierte, liegen die heutigen Ölpreise real betrachtet noch immer in etwa auf vergleichbarem Niveau wie zu den Höchstständen der ersten Hälfte der achtziger Jahre, unabhängig davon, ob der Rohölpreis in US-Dollar oder in Euro ausgedrückt wird. Bedingt durch die europäische Schuldenkrise und das im Vergleich zu früheren Jahren ungünstigere Währungsverhältnis von Euro zu Dollar liegt der heutige Rohölpreis in Euro gerechnet allerdings deutlich höher als im Jahr 2008 (Schaubild 1), als der Ölpreis mit rund 150 \$/Barrel eine historische Preisspitze verzeichnete. Dies ist einer der wesentlichen Gründe dafür, dass die Benzinpreise in Deutschland jüngst neue Höchststände erreicht haben.

Schaubild 1

Nominale und reale Ölpreise

1979 bis 2011; jahresdurchschnittliche Preise je Barrel der Sorte Brent



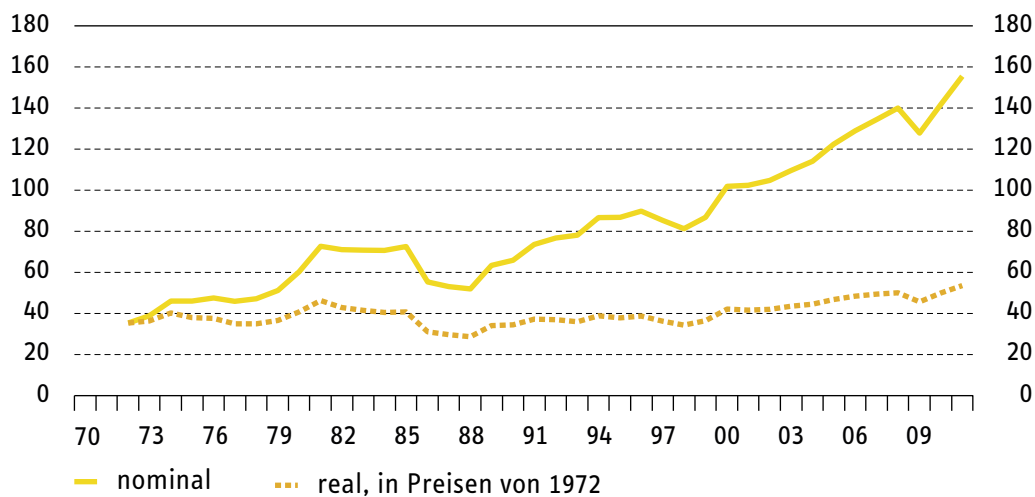
Quelle: Eigene Berechnungen nach Angaben des IMF, des EZB und des Statistischen Bundesamtes.

Dennoch sind die hohen Preise den Verbrauchern nicht unbekannt, da diese bereits im Jahr 2008 zumindest vorübergehend gezwungen waren, Bekanntschaft mit solch hohen Preisniveaus zu machen. So liegt der reale Benzinpreis derzeit nicht wesentlich höher als zu Beginn der siebziger Jahre (Schaubild 2). Denn die Benzinpreise schwanken zwar grundsätzlich mit dem Rohölpreis, diese Schwankungen sind aber weit weniger stark ausgeprägt als beim Rohöl. Dies ist vor allem Resultat eines hohen Steueranteils am Benzinpreis. So liegen die Steuern für Superbenzin derzeit bei rund 67 Cent je Liter. Inklusive der Mehrwertsteuer betrug der Steueranteil am Preis für Superbenzin im Jahr 2011 knapp 60%.

DER MARKT MACHT'S: HOHE BENZINPREISE SIND KEIN GRUND FÜR POLITISCHEN AKTIONISMUS

Schaubild 2

Nominale und reale Benzinpreise
1979 bis 2011; in Cent je Liter Superbenzin



Quelle: Eigene Berechnungen nach Angaben des Mineralölwirtschaftsverbandes.

DER MARKT MACHT'S: DIE URSACHEN DES PREISANSTIEGS

Die Folgen eines Preisanstiegs können nur dann verlässlich abgeschätzt werden, wenn man auch seine Ursachen versteht. So ist der derzeitige Ölpreisanstieg weniger das Resultat eines Angebotschocks, wie dies beispielsweise beim Öl-Embargo der OPEC Mitte der siebziger Jahre oder nach der iranischen Revolution Anfang der achtziger Jahre der Fall war. Vielmehr dürften die hohen Preise vor allem Folge einer in den vergangenen Jahrzehnten enorm gestiegenen Nachfrage nach Rohöl sein (Schaubild 3). So stieg der weltweite tägliche Rohölbedarf zwischen 1990 und 2010 um gut 30%, von 66,5 Mill. bbl im Jahr 1990 über 76,6 Mill. bbl im Jahr 2000 auf 87,3 Mill. bbl im Jahr 2010 (BP Statistical Review 2011). Die stark gestiegene Nachfrage ist wiederum das Resultat einer kräftigen Expansion der Weltwirtschaft, so dass die hohen Preise eher Ausdruck der Stärke als Quell von Schwäche sind.²

In den vergangenen Jahrzehnten bildeten China und die USA die beiden stärksten Wachstumstreiber – ausgerechnet jene Volkswirtschaften, die am wenigsten effizient mit Öl umgehen und am meisten Öl verbrauchen. So nehmen allein die USA knapp ein Viertel des weltweiten täglichen Bedarfs von etwa 88 Mill. b für sich in Anspruch (BP Statistical Review 2011). Bezogen auf das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) verbrauchen die USA

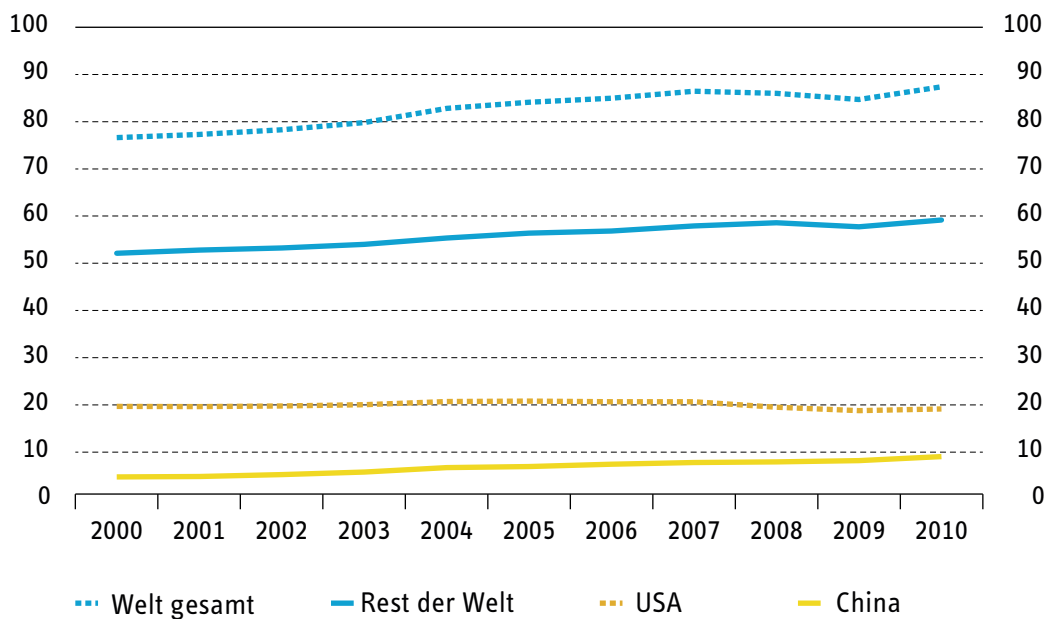
² Allerdings können die jüngsten Preisschübe bei Rohöl allenfalls zum Teil auf eine steigende Nachfrage zurückgeführt werden. Dafür spricht, dass die Preise für andere Rohstoffe, insbesondere die üblicherweise sehr konjunkturreaktiven Industrierohstoffe, deutlich weniger stark angezogen haben. Vielmehr ist der jüngste Ölpreisanstieg wohl zu wesentlichen Teilen das Resultat politischer Spannungen im Mittleren Osten (GD Frühjahr 2012:9). Zurzeit ist es insbesondere der politische Konflikt mit dem Iran, der das Angebot zu verknappen droht.

DER MARKT MACHT'S: HOHE BENZINPREISE SIND KEIN GRUND FÜR POLITISCHEN AKTIONISMUS

knapp 60% mehr Öl als die EU27. Ein Grund liegt darin, dass die Mineralölbesteuerung in den USA sehr niedrig ist und amerikanische Konsumenten daher wesentlich weniger für Mineralölprodukte zahlen müssen als deutsche Verbraucher.

Schaubild 3

Täglicher globaler Rohölverbrauch
200 bis 2010; in Mill. Barrel



Quelle: BP Statistical Review 2011.

Die niedrige Besteuerung von wenigen Cent je Liter Benzin ist in den USA seit jeher politökonomischem Kalkül geschuldet: Es gilt als ungeschriebene Regel, dass ein Präsident bei einem Preis von mehr als 4 \$/Gallone schlechte Chancen auf eine Wiederwahl hat. Eine Gallone entspricht 3,785 l. Die Benzinpreise in den USA waren jüngst auf 3,90 \$/Gallone gestiegen. Mehr als zwei Drittel der Amerikaner finden nach einer Umfrage des Ipsos-Instituts, dass Präsident *Obama* nicht richtig auf die hohen Benzinpreise reagiert. Kein Wunder, dass *Barack Obama* über eine mögliche Freigabe der strategischen Ölreserven nachdenkt (Reuters 2012), um damit möglicherweise kurz vor den Wahlen den Benzinpreis vorübergehend etwas drücken zu können.

WARUM DER PREISANSTIEG NICHT ZUM NEUEN „ÖLPREISSCHOCK“ WIRD

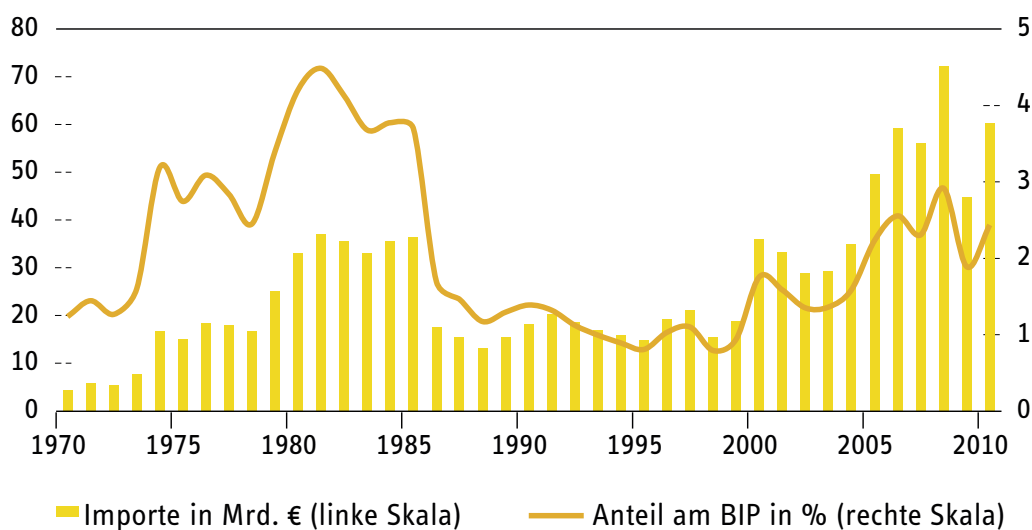
Die wirtschaftlichen Konsequenzen eines Ölpreisanstiegs werden auch durch Abhängigkeit der Produktionsprozesse von diesem Rohstoff bestimmt. Die Energieintensität der Produktion ist in den Industrieländern heutzutage deutlich geringer als noch in den siebziger und achtziger Jahren (Schmidt, Zimmermann 2011). Mit einem Anteil des Wertes von

DER MARKT MACHT'S: HOHE BENZINPREISE SIND KEIN GRUND FÜR POLITISCHEN AKTIONISMUS

Rohöl- und Produktimporten am BIP von 2,44% benötigte Deutschland im Jahr 2010 nur etwa halb so viel Öl wie Anfang der achtziger Jahre, als dieser Anteil bei über 4% lag (Schaubild 4).

Schaubild 4

Ausgaben für den Import von Rohöl und Mineralölprodukten 1970 bis 2010



Quelle: Eigene Berechnungen nach Angaben des Mineralölwirtschaftsverbandes.

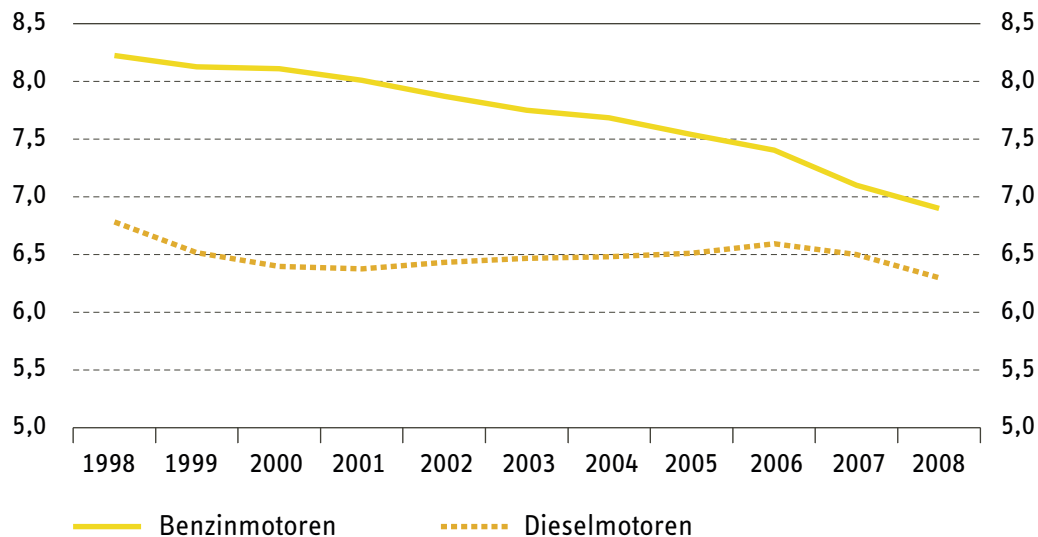
Auch die Autofahrer sind heutzutage allein wegen des deutlich geringeren Durchschnittsverbrauchs weniger stark von den hohen Spritpreisen betroffen als noch vor zehn Jahren. So sank der durchschnittliche spezifische Flottenverbrauch je 100 Kilometer für neue Benzinfahrzeuge von über 8 l zu Beginn des neuen Jahrtausends auf weniger als 7 l im Jahr 2008 (Schaubild 5). Vielfahrer benutzen zudem weitaus häufiger als früher effiziente Dieselfahrzeuge. Der Anteil der Dieselfahrzeuge in der Fahrzeugflotte erhöhte sich in Deutschland von 16,0% im Jahr 2001 auf 26,2% im Jahr 2008 (ACEA 2012). Der Anteil der Dieselfahrzeuge unter den jährlich neu registrierten Pkw liegt seit Jahren über 40%, mit einem bisherigen Maximum von rund 47% in den Jahren 2007 und 2011 (KBA 2012).

Dadurch sind die Auswirkungen der Rohölverteuerung auf die Kostenbelastung der privaten Haushalte und Unternehmen geringer. Letzteres wiederum hat zur Folge, dass die Produktpreise weniger stark steigen, als es in der Vergangenheit der Fall war. Die Inflation ist daher mit 2,3% im Jahr 2011 vergleichsweise moderat angestiegen (GD Frühjahr 2012: 36), während die Ölpreisschocks der siebziger Jahre zur Stagflation geführt haben, dem Sinken der Wirtschaftsleistung bei gleichzeitig hoher Inflation. Selbst wenn die Inflationsraten zukünftig stärker steigen sollten, zeichnet sich aktuell nicht ab, dass mit derart hohen kompensierenden Lohnforderungen der Gewerkschaften und einer ähnlichen Preis-Lohn-Spirale zu rechnen wäre, wie dies in der Vergangenheit zu beobachten war.

DER MARKT MACHT'S: HOHE BENZINPREISE SIND KEIN GRUND FÜR POLITISCHEN AKTIONISMUS

Schaubild 5

Durchschnittlicher spezifischer Flottenverbrauch für Neufahrzeuge in Deutschland
1998 bis 2008; Verbrauch von Benzin und Diesel in Litern je 100 km



Quelle: BMWi 2011.

3. WIRTSCHAFTSPOLITISCHE HANDLUNGSOPTIONEN

VORSCHLÄGE AUS DEUTSCHLAND, FRANKREICH UND DEN USA

Das jüngste Hoch der Benzinpreise in Deutschland lässt die Rufe nach staatlichen Interventionen lauter werden. Gerade in Wahlkampfzeiten fallen diese Rufe auf fruchtbaren Boden. So forderte neben dem Bundesumweltminister Norbert Röttgen auch Bundeswirtschaftsminister Philipp Rösler eine Erhöhung der Pendlerpauschale und plant zudem ein Markttransparenzgesetz, mit dem die Mineralölkonzerne künftig unter strenge Aufsicht gestellt werden sollen. Demnach sollen die Betreiber der 14 700 Tankstellen in Deutschland künftig detailliert Auskunft darüber geben, wann und in welchem Umfang sie die Preise an den Zapfsäulen erhöhen oder senken. Außerdem sollen sie ebenso wie die Großhändler verpflichtet werden, der neu zu schaffenden Markttransparenzstelle zu melden, welche Mengen an Treibstoff sie wo und wie teuer eingekauft haben. Die Großhändler sollen darüber hinaus ihre Verkäufe offen legen.

Es darf bezweifelt werden, ob der hohe bürokratische Aufwand und die Kosten für das Sammeln und Auswerten der enormen Datenmengen in vernünftiger Relation zum Nutzen stehen, besonders dann, wenn diese Informationen allein den Behörden, nicht aber den Verbrauchern zugänglich gemacht werden. Dieses Vorhaben ist umso befremdlicher angesichts der Tatsache, dass der deutsche Benzinmarkt zwar bekanntermaßen von einem Oligopol aus fünf Mineralölunternehmen (Aral/BP, Shell, Jet, Esso und Total) dominiert wird, das Bundeskartellamt aber in einer akribischen, dreijährigen Studie zum

DER MARKT MACHT'S: HOHE BENZINPREISE SIND KEIN GRUND FÜR POLITISCHEN AKTIONISMUS

Preisbildungsprozess auf diesem Markt keine geheimen und damit illegalen Preisabsprachen feststellen konnte (Bundeskartellamt 2011). Darüber hinaus stehen den Verbrauchern tagesaktuelle Informationen zu den Kraftstoffpreisen auf einfache Weise durch Internetportale zur Verfügung (z.B. clever-tanken.de). Auch eine noch so vollkommene Markttransparenz kann jedoch nicht verhindern, dass die Benzinpreise im Einklang mit den Rohölpreisen steigen.

Vorgeschlagen wurden schließlich auch die Senkung der Mineralöl- bzw. der Ökosteuer, um insbesondere den Kaufkraftentzug bei den privaten Haushalten abzumildern. Angesichts der geringen Einflussmöglichkeiten der öffentlichen Hand auf die Weltmarktpreise und der ökologischen Ziele der Besteuerung, den Verbrauch an Mineralölprodukten zu dämpfen, können wir von solchen Schritten eines politischen Aktionismus nur entschieden abraten. Denn die der Ökosteuer zugrunde liegenden Ideen waren die schrittweise Verteuerung von Energie zum Zwecke der Reduktion des Verbrauchs und die gleichzeitige Senkung bzw. Stabilisierung der Rentenversicherungsbeiträge mit Hilfe des dadurch erzielten zusätzlichen Steueraufkommens. Den daraus resultierenden deutlichen Anstieg des Steueranteils am Benzinpreis gegen Ende der neunziger Jahre und zu Beginn des neuen Jahrzehnts illustriert Schaubild 6.

Indem die Abgabenlast auf den Faktor Arbeit mit Hilfe des Ökosteueraufkommens gesenkt wurde, sollten potenzielle negative Auswirkungen der aus der „Ökologischen Steuerreform“ resultierenden Zusatzbelastung reduziert werden. Darüber hinaus versprach man sich sogar eine doppelte Dividende: Neben der Verbesserung der Umweltqualität hatte die „Ökologische Steuerreform“ ausdrücklich zur Aufgabe, positive Beschäftigungsanreize zu schaffen. Das zusätzliche Steueraufkommen betrug allein im Jahr 2003 etwa 18,6 Mrd. €. Davon wurde der Löwenanteil von rund 90% für die Senkung der Rentenversicherungsbeiträge genutzt (Fronde, Hillebrand 2004: 331).

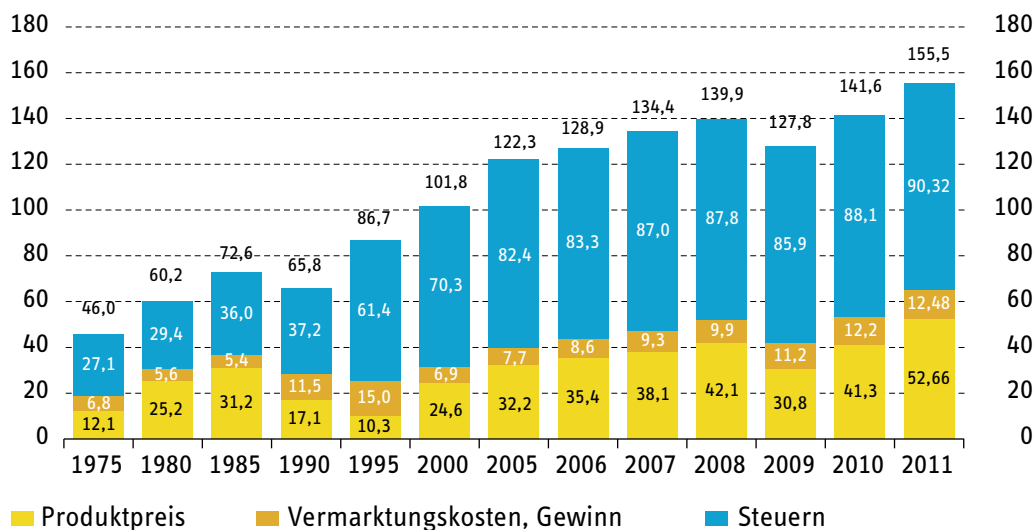
Eine substantielle Senkung des als Ökosteuer bezeichneten Anteils der Mineralölsteuer wäre daher kontraproduktiv: Die für die Beibehaltung des Beitragsatzes zur Rentenversicherung notwendigen Mittel, welche bislang aus deren Aufkommen stammen, müssten dann auf andere Weise beschafft werden, etwa durch Anhebung des Beitragsatzes oder durch Erhöhung der Mehrwertsteuer. Es entbehrt nicht einer gewissen Ironie, dass Letzteres wiederum zur Erhöhung der Mineralölpreise beitragen würde.

Auch im französischen Wahlkampf spielten Benzinpreise eine große Rolle. Der designierte Präsident *François Hollande* hatte Amtsinhaber *Sarkozy* mit dem Versprechen in die Defensive gedrängt, die Treibstoffpreise im Fall seiner Wahl per Krisendekret für drei Monate einzufrieren. Danach will *Hollande* die Mineralölsteuer flexibel senken, wenn die Ölpreise steigen. Gegen diesen Vorschlag spricht nicht zuletzt, dass eine eher geringfügige Variation des Steuersatzes wenig bewirken würde. Diese flexiblen Steuersatzvariationen wären wohl schwer umsetzbar und angesichts der derzeit besonders volatilen Preise für Mineralölprodukte für die Verbraucher kaum wahrnehmbar.

DER MARKT MACHT'S: HOHE BENZINPREISE SIND KEIN GRUND FÜR POLITISCHEN AKTIONISMUS

Schaubild 6

Zusammensetzung des Benzinpreises
1975 bis 2011; in Cent je Liter



Quelle: FAZ am Sonntag, 4.9.2005: 47; Angaben des Mineralölwirtschaftsverbandes.

Es besteht vielmehr sogar die Gefahr, dass letztlich die Mineralölkonzerne die eigentlichen Gewinner bei der Umsetzung einer solchen Maßnahme wären, falls sie die Steuerensenkung nicht vollständig weitergeben. Da die Nachfrage nach Mineralöl kurzfristig wenig elastisch ist, könnte dieses Vorgehen der Konzerne durchaus von Erfolg gekrönt sein. Zwar könnten sie es sich kaum erlauben, auf den symbolischen Akt der Senkung der Benzinpreise zu verzichten. Die Verbraucher können indessen kaum unterscheiden, ob eine mögliche postwendende Erhöhung der Preise auf gestiegene Rohölpreise zurückzuführen ist oder der Erhöhung der Marge zu Lasten der Allgemeinheit dient.

Ebenso wie in Frankreich scheint das Ansinnen von US-Präsident *Obama*, Teile der nationalen Reserven an Öl und Mineralölprodukten zur Erhöhung des Angebots und Dämpfung der Preise freizugeben, dem Wahlkampf in den USA geschuldet zu sein, denn dies kann nur als vorübergehend wirksame Maßnahme angesehen werden. Letztlich ändert es wenig am Kern des seit langem bestehenden Problems: Vor allem in den USA fehlen Raffineriekapazitäten, so dass die USA auf Benzineinfuhren angewiesen sind. Die USA verfügten 2008 zwar über rund 870 Mill. t Raffineriekapazität, verbrauchten allerdings rund 880 Mio. Tonnen Rohöl (Oeldorado 2009). In Europa hingegen stehen 860 Mill. t Raffineriekapazität einem Verbrauch von nur 760 Mill. t entgegen. Wenn folglich alle Raffinerien ausgelastet wären, kann Europa 100 Mill. t mehr Produkte erzeugen, als dort verbraucht werden. Diese Mengen finden dann dankbare Abnehmer in USA oder Asien.

DER MARKT MACHT'S: HOHE BENZINPREISE SIND KEIN GRUND FÜR POLITISCHEN AKTIONISMUS

Gänzlich fehl am Platze wäre es, die Mineralölsteuer zu senken oder die Ölreserven einzusetzen, um der Spekulation zu begegnen. Zwar werden die Ölmärkte in sehr erheblichem Maße von Spekulation geprägt, schließlich entspricht die Zahl der Terminkontrakte an der New Yorker Nymex bekanntermaßen seit Jahren dem Vielfachen des weltweiten Tagesverbrauchs an Öl. Allerdings zeigen die Erfahrungen mit Devisenmarktinterventionen von Notenbanken, dass sie nur in seltenen Fällen wirksam sind. Wenig effektiv sind diese vor allem in Phasen, in denen die Preise einem starken Trend folgen, der durch spekulative Elemente noch verstärkt wird. Noch geringer dürften die Chancen von staatlichen Ölmarktinterventionen sein, zumal Ölreserven begrenzter als Devisenreserven sind.

NUR DER VERBRAUCHER KANN DIE PREISE SENKEN – UND DABEI UMWELT UND KLIMA SCHÜTZEN

Die Ursachen für die heutigen hohen Benzinpreise liegen einmal mehr im Zusammenspiel von Angebot und Nachfrage von Rohöl begründet. Die Ölnachfrage beleben derzeit die besseren Konjunkturaussichten in den USA sowie in vielen Schwellenländern, Nachfrageeffekte, die zu dem seit Jahrzehnten beständig steigenden Verbrauch Chinas hinzukommen. So hat sich Chinas täglicher Erdölverbrauch seit 1990 praktisch vervierfacht. Dieser stieg von 2,3 Mill. bbl im Jahr 1990 über 4,8 Mill. bbl im Jahr 2000 auf 9,1 Mill. bbl im Jahr 2010 (BP Statistical Review 2011). Auch wenn der Anteil der USA von rund 22% am weltweiten Tagesverbrauch an Rohöl noch weitaus höher liegt, hatte China im Jahr 2010 mit einem Anteil von etwas mehr als 10% bereits den zweithöchsten Ölverbrauch in der Welt.

Unter den Faktoren auf der Angebotsseite sind die wachsenden Spannungen mit dem Iran zu nennen, welcher nach Russland die zweitgrößten Erdgas- und die drittgrößten Erdölvorkommen besitzt (BP Statistical Review 2011), und die zu den Unruhen in den arabischen Ländern, allen voran dem Bürgerkrieg in Syrien, hinzukommen. Angesichts der im Sommer 2012 greifenden Embargo-Sanktionen gegen den Iran, die dieser im Gegenzug mit einem Stopp seiner Öllieferungen an die westlichen Länder beantworten dürfte, sowie des im Sommer üblichen Anstiegs der Nachfrage in den Ölraffinerien aufgrund der sogenannten Driving Season in den USA könnte es zu Engpässen und im Zuge dessen zu noch höheren Rohölpreisen kommen.

Kurzfristig gibt es für die Verbraucher außer der Option, das Auto hin und wieder stehen zu lassen, kaum Möglichkeiten, die durch die hohen Treibstoffpreise verursachten Belastungen wirksam zu bekämpfen. Die mit ihnen verbundenen hohen Kosten sind jedoch als langfristige Investition in wieder sinkende Ölpreise zu sehen: Die derzeit hohen Preise sorgen seit geraumer Zeit für einen massiven Ausbau der in den 1990er Jahren vielfach sträflich vernachlässigten Explorations- und Investitionstätigkeit der großen Mineralölkonzerne und Förderländer. Dies war vor allem Resultat beständig tiefer Preise in den 1990er Jahren, mit einem Preistief im Jahr 1999, als der Rohölpreis kurzzeitig bei 10 \$/b lag.

DER MARKT MACHT'S: HOHE BENZINPREISE SIND KEIN GRUND FÜR POLITISCHEN AKTIONISMUS

Hinzu kommen Kostensenkungen bei der als Fracking bezeichneten Fördertechnik, die früher als kaum bezahlbar galt und mit der in den USA immer mehr des schwer zugänglichen Öls gewonnen wird, das in Schiefergestein gebunden ist (Shale Oil). Mit hydraulischen Druckverfahren wird das dichte Schiefergestein aufgebrochen und mit Chemikalien offen gehalten, sodass Öl, aber auch Erdgas, herausströmen können. Ähnlich dem derzeitigen Boom bei Schiefergas in den USA, der zu einem starken Rückgang der Gaspreise geführt hat, hoffen die USA nun auch auf ein erneutes Oildorado. Getreu dem Motto „Hohe Preise sind das beste Mittel gegen beständig hohe Preise“ könnten daher die Investitionen in neue Kapazitäten künftig für ein im Vergleich zur Nachfrage deutlich höheres Angebot an Rohöl sorgen und somit wieder für niedrigere Preise als heute.

Langfristig gesehen kann zudem jeder einzelne Verbraucher zu niedrigen Preisen beitragen. Die aktuell hohen Ölpreise sollten für Verbraucher wie Produzenten Anlass genug sein, darüber nachzudenken, wie Öl eingespart oder substituiert werden kann. Vor allem sollte in Zukunft auf effizientere Technologien gesetzt werden, insbesondere auf verbrauchsärmere Kraftfahrzeuge. Umwelt und Klima würden dies sicherlich danken. Insbesondere eine Erhöhung der Mineralölsteuern in den USA könnte langfristig erheblich zur Senkung der Nachfrage nach Ölprodukten beitragen und sich somit dämpfend auf die Ölpreise auswirken. Gerade die USA könnten in dieser Hinsicht sehr viel bewirken und gleichzeitig ihre Abhängigkeit von Erdöl und Mineralölprodukten deutlich verringern.

LITERATUR

- ACEA - European Automobile Manufacturers' Association (2011)**, The EU vehicle fleet composition 2008. www.acea.be/images/uploads/files/20100427_EU_Motor_Vehicles_in_Use_2008.pdf. Zugriff: April 2012.
- BP Statistical Review (2011)**, BP Statistical Review of World Energy, Juni 2011, BP. www.bp.com/assets/bp_internet/globalbp/globalbp_uk_english/reports_and_publications/statistical_energy_review_2011/STAGING/local_assets/pdf/statistical_review_of_world_energy_full_report_2011.pdf. Zugriff: April 2012.
- BMWi - Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2011)**, Energiedaten. www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Energie/Statistik-und-Prognosen/Energiedaten/gesamtausgabe.html. Stand: 12.12.2011
- Bundeskartellamt (2011)**, Sektoruntersuchung Kraftstoffe, Abschlussbericht Mai 2011. www.bundeskartellamt.de/wDeutsch/download/pdf/Stellungnahmen/2011-05-26_Abschlussbericht_final2.pdf. Zugriff: April 2011.
- GD - Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose (2012)**, Deutsche Konjunktur im Aufwind - Europäische Schuldenkrise schwelt weiter. Gemeinschaftsdiagnose Frühjahr 2012. ifo-institut, München.
- Döhrn, R., M. Frondel, Ch. M. Schmidt und T. Schmidt (2005)**, Hoher Ölpreis - kein Grund für Aktionismus. *Energiewirtschaftliche Tagesfragen* 55 (11): 25-27.
- Frondel, M. und B. Hillebrand (2004)**, Reform der Ökologischen Steuerreform: Harmonisierung mit dem Emissionshandel. *Energiewirtschaftliche Tagesfragen* 54 (5): 330-332.
- KBA - Kraftfahrzeugbundesamt (2012)**, Neuzulassungen von PKW in den Jahren 2001-2011 nach Kraftstoffarten. www.kba.de/clin_033/nn_191064/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/EmissionenKraftstoffe/n__emi__z__teil__2.html. Zugriff: April 2012.
- Oeldorado (2009)**, ExxonMobil, www.exxonmobil.de.



DER MARKT MACHT'S: HOHE BENZINPREISE SIND KEIN GRUND FÜR POLITISCHEN AKTIONISMUS

Reuters (2012), Exclusive: Obama, UK's Cameron discussed tapping oil reserves: sources. <http://mobile.reuters.com/article/idUSBRE82E00P20120315?irpc=932>. Stand: 14. März 2012. Zugriff: April 2012.

Schmidt, T. und T. Zimmermann (2011), Energy Prices and Business Cycles: Lessons from a Simulated Small Open Economy Model. *Journal of Business Cycle Measurement and Analysis* 2011 (2): 29-47.

ZULETZT ERSCHIENENE RWI POSITIONEN

- #49 Ernsthafte Konsolidierung muss Priorität der neuen NRW-Landesregierung werden
- #48 Das GKV-Versorgungsstrukturgesetz: Richtung richtig, Umsetzung unklar
- #47 Der NRW-Haushalt für das Jahr 2011: Scheinerfolge bei der Konsolidierung
- #46 Der Weg zu nachhaltigen Finanzen: Weniger Soziales, mehr Investitionen
- #45 Die Kosten des Klimaschutzes am Beispiel der Strompreise
- #44 Perspektiven des Gesundheitssektors: Wachstumsmotor oder Milliardengrab?
- #43 Wer trägt den Staat?
- #42 Wirtschaftsleistung, Wertschöpfung und Wachstumspotenziale in Deutschland
- #41 Eine Wirtschaftsregierung für Europa?
- #40 Eine unbequeme Wahrheit
- #39 Wehrpflicht und Zivildienst a.D.
- #38 Ein gesundheitspolitisches Reformprogramm
- #37 Die Finanzierung der Gesetzlichen Krankenversicherung

Die RWI Positionen im Internet: www.rwi-essen.de/positionen

RWI – Forschung und Politikberatung

Das Rheinisch-Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung e.V. (RWI) ist eines der führenden Zentren für wissenschaftliche Forschung und evidenzbasierte Politikberatung in Deutschland. Das Institut ist Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft. Es wurde 1926 gegründet und arbeitet seit 1943 in rechtlicher Selbständigkeit. Das RWI stützt seine Arbeiten auf neueste theoretische Konzepte und aktuelle empirische Methoden. In sieben Kompetenzbereichen werden ökonomische Zusammenhänge auf allen Ebenen erforscht – vom Individuum bis zur Weltwirtschaft. Die individuelle Prosperität steht in den Kompetenzbereichen „Arbeitsmärkte, Bildung, Bevölkerung“ sowie „Gesundheit“ im Vordergrund. Unternehmen und Märkte werden in „Unternehmen und Innovation“ sowie „Umwelt und Ressourcen“ untersucht. Die Kompetenzbereiche „Wachstum und Konjunktur“ sowie „Öffentliche Finanzen“ analysieren gesamtwirtschaftliche Fragestellungen. Der Kompetenzbereich „Daten“ versorgt die Wissenschaftler mit aktuellsten Methoden und Zahlen. Das RWI veröffentlicht Forschungsergebnisse und Beiträge zur Politikberatung in verschiedenen Publikationsreihen. Weitere Informationen im Internet unter www.rwi-essen.de.