

Wie funktioniert die Benzinpreisbildung ?

von Dieter Schmitt

e-mail Dieter.Schmitt@energie-fakten.de

Hier die Fakten - vereinfachte Kurzfassung

Die Preise für Kraftstoffe (Normalbenzin, Superbenzin, Dieselöl) schwanken stark. Die Tendenz ist derzeit steigend. Wenn sie heraufgesetzt werden, stellt sich leicht der Verdacht ein, die großen Mineralölgesellschaften wie Esso, Shell, BP (Marke „Aral“) und andere hätten sich abgesprochen. Immer wieder wird ein Einschreiten des Kartellamtes oder der Politik gefordert. Bisher konnte den Unternehmen aber in keinem Fall ein abgestimmtes Verhalten nachgewiesen werden.

Die wichtigste Kostenkomponente bei den Kraftstoffen ist das Rohöl. Bei seinem Preis auf den Weltmärkten gibt es ebenfalls ein Auf und Ab. In jüngster Zeit hat sich das Preisniveau erhöht. Aber die Preisbildung bei Benzin und Diesel wird von

weiteren Faktoren beeinflusst, so vom Wechselkurs \$ zu Euro und von der Nachfrage auf dem Großhandelsmarkt in Rotterdam. Dort kaufen die US-Amerikaner neuerdings verstärkt ein, weil ihre Raffineriekapazitäten nicht ausreichen, u. a. wegen Problemen in den Bundesstaaten am Golf von Mexiko (Hurricanes !). Zudem sind die Kraftstoffe Koppelprodukte in der Raffinerieproduktion mit der Folge einer Mischkalkulation. Dabei wechseln die Anteile der einzelnen Erzeugnisse am Gesamterlös je nach der unterschiedlichen Marktsituation.

Hinzu kommt: Die Umweltanforderungen an Produktion und Produkte der Mineralölindustrie werden laufend verschärft, und auf Benzin und Diesel liegen zunehmend höhere Steuern. So

entfielen im November 2004 von dem durchschnittlichen Tankstellenpreis für Superbenzin von 123 Cent allein auf die Mineralölsteuer 65,5 und auf die Mehrwertsteuer 17 Cent pro Liter. Die Öko-steuer ist dabei noch nicht berücksichtigt.

Die örtlichen Preisunterschiede sind im wesentlichen zurückzuführen auf die Transportentfernungen zu Raffinerien oder Tanklagern und auf die Marktverhältnisse. Freie Tankstellen, vor allem aber grenznahe ausländische sowie als Nebengeschäft etwa von Supermärkten betriebene Tankstellen drücken das Preisniveau. Die Marge der Tankstellenbetreiber ist gering. Diese müssen etwa zwei Drittel ihrer Gewinne durch andere Angebote dazu verdienen.

Wie funktioniert die Benzinpreisbildung ?

von [Dieter Schmitt](#)

e-mail Dieter.Schmitt@energie-fakten.de

Hier die Fakten - Langfassung

Erst in jüngster Zeit hat der sprunghafte Anstieg der Strom- und Gaspreise ein Thema in den Hintergrund gedrängt, das über viele Jahre hinweg wie kaum ein anderes die Gemüter von Verbrauchern und Verbraucherschützern erhitzt hat, nämlich die Diskussion über die Erhöhung der Kraftstoff- und insbesondere der Benzinpreise. Immer wieder wurde zur Aufdeckung vermeintlich abgestimmten – in den Preisrunden sich scheinbar offenkundig dokumentierenden – Parallel-Verhaltens internationaler Ölkonzerne nach dem Bundeskartellamt gerufen. Ebenso häufig wurde ein Einschreiten der Politik gefordert. Aber solche Rufe verhallen jeweils sehr schnell, wenn die Preise an der Tankstelle wieder zurückfielen, nicht selten sogar unter das Ausgangsniveau. Genauso verstummte die Kritik, wenn ein Vorreiter seine Preiserhöhung wieder zurücknehmen musste, weil die Konkurrenz nicht willens war, seinem Vorpreschen zu folgen und der Markt ihn unmittelbar mit einem Absatzeinbruch ab-

strafte. Bislang konnten die Kartellbehörden den Mineralölgesellschaften in Deutschland abgestimmtes Verhalten in keinem Fall nachweisen. Selbst der – unmittelbar betroffene – unabhängige Handel hat sich bislang noch zu keiner offiziellen Beschwerde durchgerungen. Allerdings hat er erst kürzlich mit Blick auf die derzeit außerordentlich reichlich in Erzeugung und Verarbeitung sprudelnden Erträge der großen Ölgesellschaften auf die Gefahr interner Subventionierung bei diesen und einer Austrocknung des Wettbewerbs hingewiesen.

Der Preisbildungsprozess im Kraftstoffbereich ist offenbar besonders schwer zu vermitteln. Dies gilt nicht zuletzt angesichts der Tatsache, dass sich die Entwicklung der Kraftstoffpreise zeitweise beträchtlich von der des Rohöls abkoppelt, das doch als Hauptkostenkomponente – im Jahre 2004 immerhin durchgerechnet in einer Größenordnung von 75 % - in die Erzeugung von Mineralölprodukten insgesamt eingeht.

Hierbei wird eine Reihe von Faktoren nicht angemessen gewürdigt:

- 1.) Rohöl wird auf den internationalen Märkten in US-\$ gehandelt. Der Preis für den deutschen Verbraucher wird aber in Euro ausgewiesen. Der Wechselkurs zwischen \$ und Euro hat aber in den letzten Jahren um mehr als 50 % geschwankt;
- 2.) Kraftstoffe müssen zunehmenden Qualitätsansprüchen und verschärften Umweltvorschriften genügen. Dadurch entsteht ein immer höherer betrieblicher Aufwand. Dieser kann nur schwer durch Rationalisierungsmaßnahmen der Unternehmen aufgefangen werden;
- 3.) Mineralölprodukte werden beim Endverbraucher nicht nur mit derzeit 16 % Mehrwertsteuer, sondern auch in hohem Maße mit Mineralölsteuer sowie Ökosteuer (zzgl. MwSt auf diese Steuern!) belastet. Diese wurden im Laufe der letzten Jahrzehnte ständig erhöht. Dies gilt ins-

LANGFASSUNG

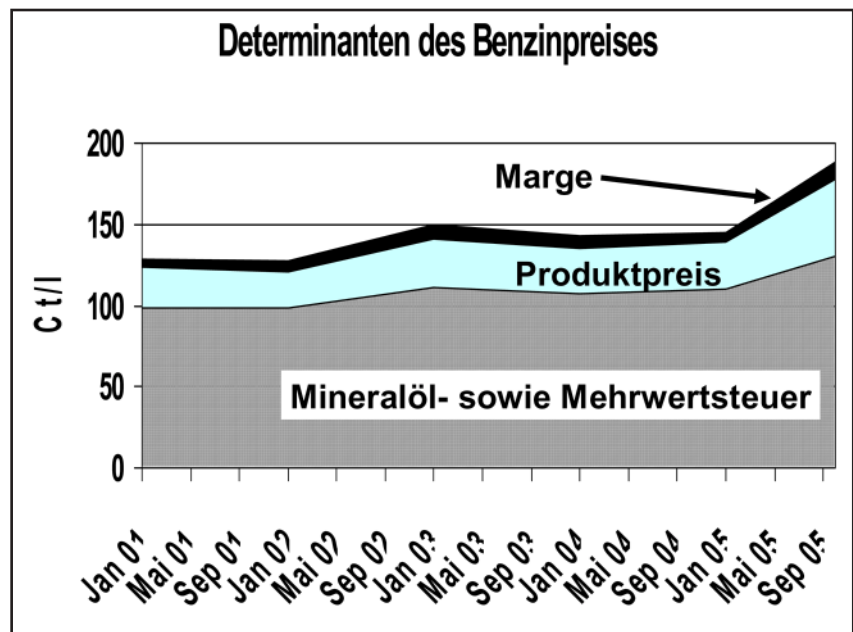
besondere für die Besteuerung der Kraftstoffe. So beträgt die Mineralölsteuer (inkl. Ökosteuern) auf Superbenzin derzeit 65,5 Euro-Cent pro Liter (ct/l) nach erst 29 ct/l im Jahre 1990;

4.) Auf die Entwicklung der Produktpreise wirken in jüngster Zeit Faktoren ein, die für den Rohölpreis bei weitem nicht diese Bedeutung besitzen, nämlich der auf dem Großhandelsmarkt in Europa zu verzeichnende starke Anstieg der US-amerikanischen Nachfrage vor allem nach Kraftstoffen. Ursächlich hierfür ist nicht zuletzt die völlig unzureichende Raffineriekapazität in den USA. Daher führen nicht nur Befürchtungen über eine drohende Knappheit bei plötzlichen Kälteeinbrüchen sowie Meldungen über eine unerwartete Verringerung der Lagerbestände zu einer sprunghaften Steigerung der Nachfrage weltweit, sondern auch Raffinerie-Stillstände als Folge von Wirbelstürmen oder technischer Defekte. Diese machen sich besonders auf dem Rotterdamer Markt bemerkbar, dem für die Versorgung Europas zentrale Bedeutung zukommt. Spekulative Kräfte verstärken solche Tendenzen noch.

5.) Unberücksichtigt bleibt jedoch vor allem, dass Benzin und Diesel in der Raffinerie im Kuppelproduktionsprozess (zusammen in vergleichsweise festen Relationen mit anderen Mineralölprodukten) erzeugt werden. Dies bedeutet zum

einen, dass die Deckung einer steigenden Nachfrage nach einem Produkt auch den Ausstoß der anderen und damit die von diesen erzielbaren Preise beeinflusst. Zum anderen jedoch können – von wenigen Ausnahmen abgesehen – die mit dem Rohöleinsatz sowie der Mineralölverarbeitung anfallenden Kosten den einzelnen Produkten nicht exakt angelastet werden. Entscheidend für die Wirtschaftlichkeit des Raffinationsbetriebs ist, dass die Kosten insgesamt (mindestens) durch die mit der Vermarktung der Produkte erzielten Erlöse gedeckt werden. Die Preise bilden sich auf den jeweiligen Märkten durch Angebot und Nachfrage.

Preisvorgabe, denn hier kann sich im Zweifel der Handel – nicht zuletzt der (konzernunabhängige) Importeur oder bei Kraftstoffen auch der „freie“ Tankstellenbetreiber selbst – unmittelbar und ungehindert eindecken. Hierauf basierend ergibt sich sodann zuzüglich der eigenen Marge dieser Marktstufe (für Transport, Verzinsung des in den Tankstellen eingesetzten Kapitals, Löhne und Lohnnebenkosten usw.) sowie der von den Handelsunternehmen abzuführenden Mineralöl- und Mehrwertsteuer rein kalkulatorisch der Endverbraucherpreis. Im November 2005 betrug dieser im Bundesdurchschnitt für Superbenzin 1,23 Euro/l. Hierin enthalten waren ein Produktpreis von 32,5 ct/l, eine durchschnittliche



Relevant für den Preisbildungsprozess ist hierbei zunächst der erwähnte Großhandelsmarkt Rotterdam. Die sich hier täglich neu herausbildenden Preise setzen zugleich auch für die inländischen Raffinerien quasi eine

Marge von 8,1 ct/l, Mineralölsteuer von 55,5 ct/l sowie Mehrwertsteuer von 17 ct/l. Der Steueranteil am Benzinpreis belief sich daher auf mehr als zwei Drittel, während auf das Produkt selbst nur etwas mehr als ein

LANGFASSUNG

Viertel entfiel und auf die dem Tankstellenbetreiber verbleibende Marge sogar nur 6,6%. Diese lag zwar im Wesentlichen nach Erhöhung des Durchsatzes je Tankstelle als Ergebnis einer drastischen Ausdünnung des Tankstellennetzes inzwischen wieder deutlich über dem langjährigen Durchschnitt. Dennoch reichte sie lediglich für ein Drittel des insgesamt erzielten Ergebnisses im Tankstellenbereich aus. Zwei Drittel mussten durch das Tankstellenfolgegeschäft sowie durch Serviceleistungen beigesteuert werden. Zwar werden derzeit in der Ölförderung und auch in der Mineralölverarbeitung z.T. erhebliche Gewinne erzielt, die Marge im Tankstellengeschäft reicht aber bei vielen Gesellschaften immer noch nicht aus, um eine befriedigende Verzinsung des investierten Kapitals sicherzustellen.

Wenn dennoch trotz dieser für alle Tankstellen zunächst gleichen Ausgangsbasis die Tankstellenpreise an einzelnen Standorten voneinander abweichen, so erklärt sich dies im Wesentlichen dadurch, dass die einzelnen Tankstellengesellschaften mit unter-

schiedlichen Kosten sowie Margen-Vorgaben, aber auch mit grundlegend verschiedenen strategischen Konzepten operieren. Newcomer und konzernfreie („weiße“) Tankstellen müssen in der Regel Abstriche gegenüber den höher präferierten sog. „Farben“-Gesellschaften in einer Größenordnung von 1 -2 ct/l. akzeptieren. Auch können sich Tankstellen mit einer geringeren Marge zufrieden geben, wenn sie niedrigere Transportkosten zu verzeichnen haben oder lediglich an Verbrauchsschwerpunkten, aber nicht in der Fläche präsent sind. Im letzteren Fall wird die geringere Marge durch höheren spezifischen Umsatz kompensiert.

Niedrige Preise für Kraftstoffe können aber vor allem Unternehmen bieten, die diese zu Grenzkosten kalkuliert lediglich im Nebengeschäft abgeben, um Kunden für das eigentliche Hauptgeschäft anzuwerben. Typisch dafür sind mit Supermärkten verbundene Tankstellen. In diesen Fällen „bestrafen“ Autofahrer und Autofahrerinnen die „reinen“ Tankstellenbetriebe mit

höheren – zu Vollkosten kalkulierten – Preisen durch Abwanderung und zwingen sämtliche Gesellschaften im jeweiligen Einzugsbereich solcher Niedrigpreistankstellen „trichterförmig“ dazu, sich dem Preisführer – wenn auch nicht voll anzugleichen, so doch – weitgehend anzupassen.

Prekär ist die Lage für Tankstellenbetreiber im Grenzgebiet zu Nachbarländern, die gegenüber Deutschland wesentlich niedrigere Steuern aufweisen, wie z.B. Luxemburg (minus 21 ct/l), Österreich (minus 23 ct/l) oder Tschechien (minus 25 ct/l). Hier würde selbst der völlige Verzicht auf Marge bei weitem nicht ausreichen, um den Tanktourismus zu vermeiden. Dieser hat inzwischen zu einer bisweilen problematischen Schrumpfung des Tankstellennetzes in diesen Regionen geführt. Die offenbar immer häufiger zu verzeichnenden Preisrunden sind daher als Indiz für außerordentlich intensiven Wettbewerb im Tankstellenbereich anzusehen, der dazu zwingt, in die eigne Preisstellung permanent das Verhalten der Konkurrenz einzubeziehen. ■