

Hintergrundinformation zum Kraftstoffmarkt

## **Benzin- und Dieselpreise an der Tankstelle – so kommen sie zustande**

**Steigen die Preise an der Tankstelle, wandert der Blick fast automatisch zum Rohölpreis. In der Vergangenheit war das in der Regel ein guter Indikator – aber auch schon immer nur ein Teil der Wahrheit. Denn: der Rohölmarkt und der Markt für Raffinerieprodukte, also Benzin, Diesel, Heizöl, Kerosin usw., sind jeweils getrennte Märkte, in denen sich die Preise nach Angebot und Nachfrage für das jeweilige Produkt richten. In der der jüngsten Vergangenheit, insbesondere infolge der Ukraine-Krise, haben sich die Märkte für Rohöl und für die daraus in Raffinerien hergestellten Produkte in bisher ungekanntem Ausmaß voneinander abgekoppelt. Hauptursache sind eine weltweit gestiegene Nachfrage nach Benzin, Diesel und Kerosin und nicht ausreichende Raffineriekapazitäten zur Herstellung dieser Produkte. Wir beantworten die häufigsten Fragen.**

### **Was bestimmt die Tankstellenpreise?**

Die Tankstellenpreise folgen den Beschaffungskosten, also den Weltmarktpreisen für Benzin und Diesel – und nicht den Rohölpreisen. Rohöl und Raffinerieprodukte werden an getrennten Märkten gehandelt. Natürlich spielen die Rohölpreise neben vielen anderen Faktoren eine wichtige Rolle für den Produktpreis. Aber in den vergangenen Wochen und Monaten haben sich die Weltmarktpreise für Benzin und Diesel vom Rohölpreis entkoppelt.

Ursache hierfür sind vor allem aus unterschiedlichen Gründen global knappe Raffineriekapazitäten, die der weltweit steigenden Nachfrage nach Kraftstoffen nicht nachkommen können. Das bedeutet: Nicht Rohöl am Weltmarkt ist knapp, wohl aber die daraus hergestellten Produkte, insbesondere Diesel und zuletzt auch Benzin.

Die Folge: Die Weltmarktpreise für Raffinerieprodukte, die in Europa vor allem in den Rotterdamer Preisnotierungen (Rotterdamer Spotmarkt) abgebildet werden, sind in den vergangenen Monaten, insbesondere seit Beginn des Ukrainekriegs massiv gestiegen. Und die Tankstellen kaufen den Kraftstoff auf Basis dieser Preisnotierungen.

Der Blick auf die Preiskurven seit Jahresbeginn zeigt: Die Entwicklung der Tankstellenpreise folgt, wenn man die Energiesteuer rausrechnet, der Entwicklung der Rotterdamer Preisnotierungen. Die Kurven verlaufen parallel zueinander. Alles andere wäre auch überraschend, denn die Preisformeln, zu denen die Tankstellen den Kraftstoff bei ihren Vorlieferanten einkaufen, sei es von Raffinerieunternehmen oder von Importeuren z. B. von Dieselmotoren, beinhalten als variablen Bestandteil gerade diese internationalen Preisnotierungen.

In Deutschland kommt derzeit hinzu, dass eine Überlastung des Schienennetzes regional zu Verteilungsengpässen führt, wodurch einige Raffinerien nur im Teillastbetrieb arbeiten können. Zudem schränkt das aktuelle Niedrigwasser in Flüssen die Transportkapazitäten ein. Darüber hinaus beginnen Unternehmen angesichts der stark reduzierten Gaslieferungen aus Russland, Erdgas durch flüssige Kraft- und Brennstoffe zu ersetzen und sorgen vor Ort für zusätzliche Nachfrage. Infolgedessen können die regionalen Durchschnittspreise stärker als sonst üblich voneinander abweichen.

Zur wöchentlichen Entwicklung der [Marktpreise für Benzin und Diesel](#).

### **Wie kommt es, dass sich die Weltmarktpreise für Benzin und Diesel so stark von den Rohölpreisen entkoppelt haben?**

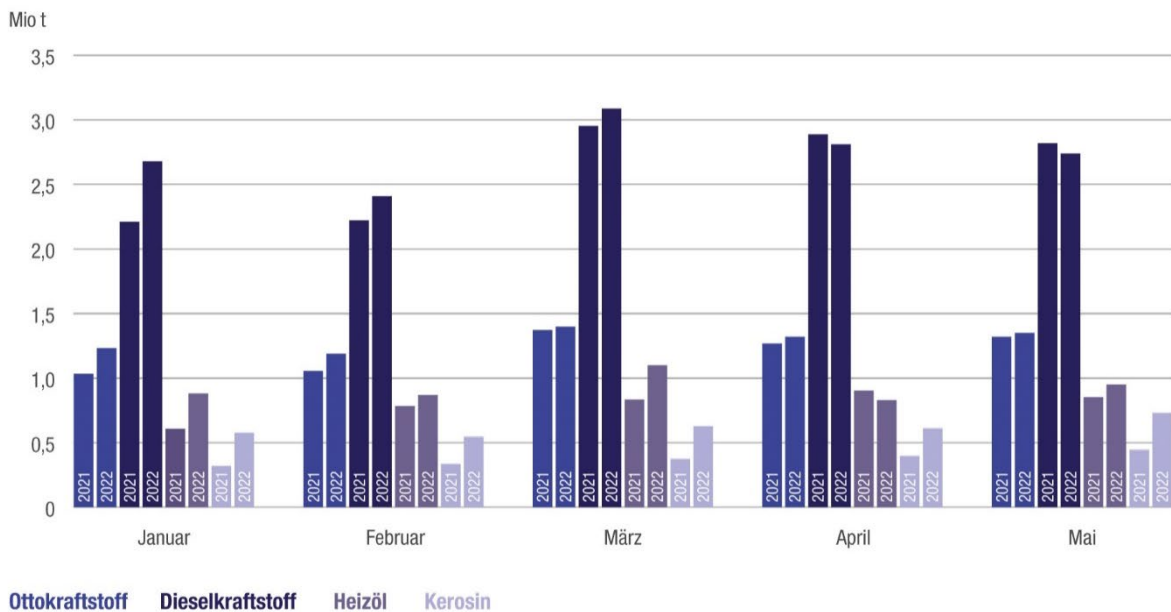
Hauptgrund für die gestiegenen Preise an den Produktmärkten ist eine global gestiegene Nachfrage nach Diesel und Anfang Juni auch nach Benzin, die gleichzeitig auf ein leicht verknapptes Angebot getroffen ist. Nicht Rohöl ist am Weltmarkt knapp – weshalb der Preis dafür nicht so stark gestiegen ist – wohl aber Benzin und Diesel. In der Vergangenheit standen immer ausreichend Raffineriekapazitäten zur Verfügung – das ist momentan aus verschiedenen Gründen nicht der Fall.

### **Was sind die Gründe für die gestiegene Nachfrage?**

- Weltweit zieht die Konjunktur nach Corona wieder an. Das zeigt sich unter anderem im wieder zunehmenden Transport- und Flugverkehr. Es wird also wieder mehr Mitteldestillat wie Kerosin und Diesel nachgefragt.
- In der Seeschifffahrt wird aufgrund strengerer Umweltauflagen zunehmend Schweröl als Treibstoff durch „leichtere“ Ölprodukte, also Mitteldestillate ersetzt.
- Hierzulande ist die Nachfrage nach Heizöl, auch ein Mitteldestillat, gestiegen – möglicherweise ein Vorzieheffekt wegen drohender Versorgungsengpässe zu Beginn der nächsten Heizsaison.
- In Osteuropa, und insbesondere in der Ukraine infolge des Krieges, ist die Nachfrage nach Benzin und Diesel gestiegen.
- In einigen Anwendungsbereichen haben erste Unternehmen das infolge der Ukraine-Krise ebenfalls knappe Erdgas durch Mineralölprodukte als Energieträger ersetzt, beispielsweise zur Prozesswärmeerzeugung in der Industrie.
- Die Nachfrage nach Benzin und Diesel lässt aufgrund hoher Preise nicht nach. Viele Verbraucher können selbst in Hochpreisphasen nicht einfach auf das Tanken verzichten, da sie keine Alternative haben. Die Absatzstatistik zeigt: Die Inlandsnachfrage nach Kraftstoff hat im ersten Quartal des Jahres stark angezogen und ist seitdem trotz der gestiegenen Preise auf hohem Niveau nur leicht rückläufig.
- In den USA gibt es eine erhöhte Benzinnachfrage, weil die sogenannte „Sommerfahrtsaison“ begonnen hat. Viele US-amerikanische Tankstellen beziehen ihr Benzin aus Rotterdam. Da in den USA geringere Steuern auf den Kraftstoff erhoben werden, ist man bereit, einen

höheren Produktpreis zu bezahlen, das zieht den Weltmarktpreis in die Höhe. Dieser saisonale Effekt war Anfang Juni besonders ausgeprägt.

## ABSATZENTWICKLUNG VON BENZIN, DIESEL, HEIZÖL UND KEROSIN IN DEUTSCHLAND – MONATLICHER VERGLEICH 2021 UND 2022



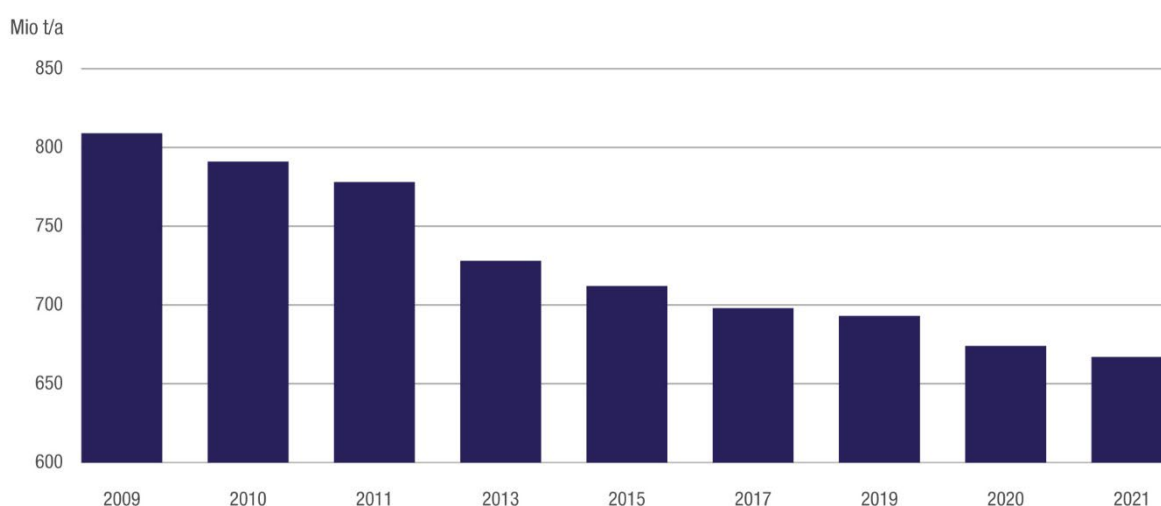
Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA), en2x-Berechnungen  
Grafik (Nr. 359): en2x

### Und warum ist das Angebot knapp?

- Europaweit wurden in den vergangenen Jahren Raffineriekapazitäten abgebaut: Zum einen aufgrund der gesunkenen Nachfrage in der Corona-Pandemie. Zum anderen als Folge der Klimapolitik und dem damit verbundenen Rückgang beim Einsatz fossiler Energien. Mit Blick auf die Klimaziele ist davon auszugehen, dass bis 2030 weitere Kapazitäten zur Verarbeitung von Rohöl in Europa reduziert werden.
- In der Ukraine wurden Raffinerien durch den russischen Angriffskrieg zerstört und können nicht mehr für den eigenen und den europäischen Markt produzieren.
- Die Mineralölgesellschaften haben sofort nach Kriegsbeginn von sich aus angekündigt, den Import von Rohöl und Produkten wie Diesel aus Russland zurückzufahren und bestehende Lieferverträge auslaufen zu lassen. Dieser Verzicht auf Bezugsquellen für Kraftstoffe hat lokal zu Engpässen geführt.
- Raffinerien in Westeuropa und auch in Deutschland sind seit Ende Februar dabei, schrittweise aus der Verarbeitung von russischem Öl auszusteigen. Die Ersatzbeschaffung war aber nicht immer sofort möglich.

- In Deutschland kommt hinzu, dass eine Überlastung des Schienennetzes regional zu Verteilungsengpässen führt: Einige Raffinerien arbeiten im Teillastbetrieb, weil nicht genügend Kesselwagen zum Abtransport der Produkte zur Verfügung stehen. Zudem schränkt das aktuelle Niedrigwasser in Flüssen die Transportkapazitäten ein.
- Da Raffinerien sich regelmäßig technischen Überprüfungen unterziehen müssen, kommt es zu temporären, geplanten Ausfällen. Das ist derzeit bei der einzigen Raffinerie in Österreich der Fall, so dass deren Produktionsausfall zusätzlich in Raffinerien in Ungarn, der Slowakei, Tschechien, Deutschland und kompensiert werden muss.

## RAFFINERIEKAPAZITÄTEN EUROPaweIT ABGEBAUT



Quelle: [www.concawe.eu/refineries-map](http://www.concawe.eu/refineries-map)  
Grafik (Nr. 360): en2x

### **Gibt es neben Marktmechanismen und Rohölpreis weitere Faktoren, die den hohen Tankstellenpreis für Benzin und Diesel begründen?**

Seit am 4. Juni 2022 das 6. Sanktionspaket beschlossen wurde, ist klar, dass in der EU bis Anfang Februar 2023 jährlich rund 20 Millionen Tonnen Dieseldieselkraftstoff, die bisher aus Russland importiert wurden, ersetzt werden müssen. Die russischen Raffineriekapazitäten stehen zur Versorgung des europäischen Marktes, insbesondere mit Dieseldieselkraftstoff dann nicht mehr zur Verfügung. Bereits jetzt beginnen Unternehmen, alternative Versorgungsmöglichkeiten auf dem Weltmarkt zu entwickeln. Auch diese zusätzliche Nachfrage kann zu einer weiteren Steigerung der Produktpreise für Diesel und Kerosin führen.

Wie in allen anderen Industriezweigen, spielen außerdem die stark gestiegenen Energiekosten auch in der Mineralölindustrie eine große Rolle. Ein wichtiger Energieträger im

Raffinerieprozess ist Erdgas, das derzeit stetig teurer wird. Außerdem spielen gestiegene Stromkosten eine Rolle. Hinzu kommen die ebenfalls wachsenden Preise für Biokraftstoffe, die dem fossilen Kraftstoff beigemischt werden müssen, um die Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgas-Emissionen zu erfüllen.

### **Wie stehen die Tankstellenpreise in Deutschland im europäischen Vergleich da?**

Steigende Preise an den Tankstellen sind kein rein deutsches Phänomen, sondern zeigen sich auch in anderen Ländern. Im europäischen Vergleich lagen die Preiserhöhungen für Benzin und Diesel hierzulande eher im unteren Mittelfeld – wenn man die Steuern rausrechnet. In anderen Ländern lagen die Preissteigerungen an den Tankstellen teilweise noch wesentlich höher. Das zeigt auch der dadurch in einigen Grenzregionen wieder angekurbelte „Tanktourismus“.