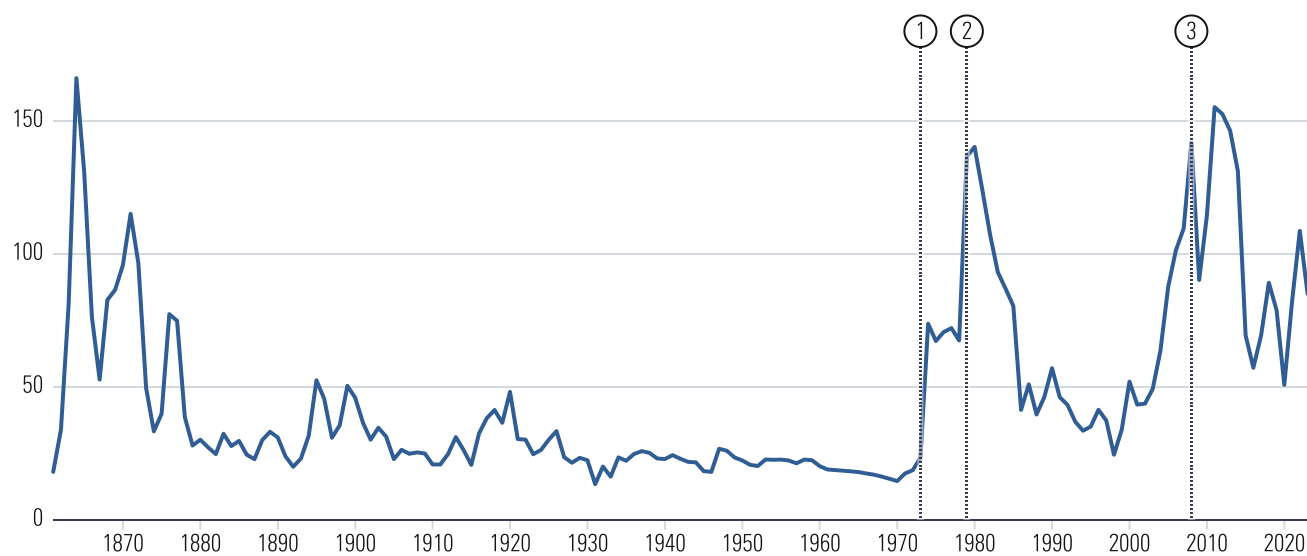


# Benzin und Diesel sind gar nicht so teuer

Die deutschen Massnahmen gegen die hohen Kraftstoffpreise sind Polittheater – inflationsbereinigt sind die Kosten kaum gestiegen

## Erdölpreis teuerungsbereinigt

Zu konstanten Konsumentenpreisen in den USA von 2024, in Dollar



- ① Erste Erdölkrise
- ② Zweite Erdölkrise
- ③ Finanz-Krise

QUELLE: US DEPARTMENT OF ENERGY

NZZ / pra.

PETER RÁSONYI

Am Mittwoch trat das Gesetz zur Begrenzung der täglichen Anpassung der Treibstoffpreise in Kraft, mit dem die deutsche Regierung auf die lauten Klagen über hohe Preise für Diesel und Benzin reagiert. Somit dürfen die Preise an deutschen Tankstellen nur noch einmal am Tag angepasst werden. Die Regierung hofft, den seit dem Beginn des Iran-Kriegs vor einem Monat beobachteten kräftigen Preisdruck an den Tankstellen damit abzufedern.

Ob das wirklich einen Effekt haben wird, ist abzuwarten. Entsprechende Erfahrungen in Österreich sollen positiv gewesen sein. Doch es ist fraglich, ob die Mineralölkonzerne damit wirklich im Durchschnitt tiefere Preise an deutschen Tankstellen festlegen werden. Ihnen wird die Preisdifferenzierung verwehrt, mit der sie bisher auf Nachfragespitzen im Tagesverlauf reagieren konnten. Möglicherweise kompensieren sie diesen Verlust durch einen generellen Preisaufschlag, sofern der Wettbewerb das zulässt.

## Flexible Preise gang und gäbe

Fraglich ist auch, warum ausgerechnet die Mineralölkonzerne nicht auf zeitliche Nachfrageschwankungen mit flexiblen Preisen reagieren dürfen, während das für

andere Branchen völlig normal ist: Fluggesellschaften, Online-Shops oder Hotelbuchungsplattformen differenzieren ihre Preise im Tagesverlauf nach komplexen Modellen, um die Zahlungsbereitschaft der Nachfrager optimal zu treffen.

Der gesetzgeberische Aktivismus der Regierung dürfte denn auch weniger durch Überzeugung von der ökonomischen Wirkung begründet sein als durch den Wunsch, die Gemüter zu beruhigen. Es ist Polittheater, das wenig kostet und von der für die Politiker viel schmerzhafteren Option ablenkt, die Energiesteuern auf Kraftstoffen zu senken.

Blickt man auf die längerfristige Entwicklung der Rohöl- und Kraftstoffpreise, erscheint die ganze Aufregung übertrieben. Der Iran-Krieg hat die Erdölausfuhren aus dem Persischen Golf weitgehend blockiert, durch den normalerweise 20 Prozent des gehandelten Erdöls ausgeführt werden. Sollte dieser Zustand anhalten, wäre dies laut der Einschätzung der Internationalen Energieagentur (IEA) der historisch gravierendste Einschnitt in die globale Energieversorgung.

Doch das gegenwärtige Preisniveau ist keineswegs einzigartig, wenn man die historischen Preise um die Inflation bereinigt. Die Erdölkrisen der siebziger Jahre haben zu viel stärkeren Ausschlägen von tieferem Niveau aus geführt und

waren ein viel gewaltigerer wirtschaftlicher Schock für die westliche Welt. Auch die Boomjahre vor dem Ausbruch der Finanzkrise sowie die Ausschläge nach Beginn des Arabischen Frühlings Ende 2010 führten zu deutlich höheren Preisen. Die düsteren Warnungen der IEA erscheinen deshalb noch etwas verfrüht; sie dürften sich wohl nur materialisieren, wenn der Iran-Krieg weiter eskaliert und die Erdöl- und Erdgasausfuhren vom Persischen Golf über lange Zeit ausfallen.

## Die Schweiz bleibt entspannt

Die Preisschilder an den Tankstellen haben einen hohen emotionalen Wert, der die Politik nicht kaltlässt. Das gilt besonders im Autoland Deutschland; in der Schweiz gibt sich die Politik gewohnt nüchterner und plant noch keine Preissmassnahmen. Gemessen an der Belastung der Privathaushalte durch die Ausgaben für Kraftstoffe ist das vernünftig.

Diese haben sich über die letzten drei Jahrzehnte bemerkenswert stabil verhalten. In der Schweiz entwickelten sich die Preise für Benzin und Diesel abgesehen von kurzfristigen Schwankungen ziemlich parallel zur Preisentwicklung aller Konsumgüter. Unmittelbar vor dem Ausbruch des Iran-Kriegs lagen sie leicht unter der Inflationskurve. Für den März liegen noch keine Daten vor.

Ähnlich ist es in Deutschland. Wenn der Dieselpreis heute umgerechnet bei fast jenen 5 DM liegt, mit denen führende Grüne 1997 in den Wahlkampf zogen – und damit fast scheiterten –, dann ist das kein Triumph grüner Politik. Es liegt vielmehr an der allgemeinen Inflation. In den letzten 25 Jahren bewegten sich die Kraftstoffpreise inflationsbereinigt stabil in einem Zielband zwischen 1.50 und 2.00 Euro, ohne klare Aufwärtstendenz.

Im März 2026 sprangen die Kraftstoffpreise dann allerdings um 24 Prozent bei Benzin und 36 Prozent bei Diesel hoch. Sie lagen leicht über den Höchstständen von 2022 und Anfang der zehner Jahre. Die deutliche Niveauverschiebung um das Jahr 2000 war der rot-grünen Regierung Schröder zu verdanken, die 1997 an die Macht gekommen war. Sie erhöhte die Energiesteuer auf Kraftstoffen um 14 Cent pro Liter auf Benzin und 13 Cent auf Diesel. Seither blieb die Steuer unverändert.

Auch was die Belastung der deutschen Privathaushalte durch die Kraftstoffkosten betrifft, ist abgesehen von kurzfristigen Schwankungen viel Kontinuität zu beobachten. Rechnet man die Inflation aus den Daten des Bundesamts für Verkehr heraus, lagen die Ausgaben für Kraftstoff lange im Bereich zwischen 11 bis 13 Euro pro 100 Kilometer (im Durchschnitt von Diesel und Benzin). Würden sie im Jahr 2026 auf dem heutigen hohen Niveau verharren, was völlig ungewiss ist, lägen die Ausgaben der Haushalte pro gefahrene 100 Kilometer im Durchschnitt knapp unter 15 Euro.

Das wäre ein Spitzenwert, aber er läge nur rund einen Viertel über dem Kostenniveau des letzten Vierteljahrhunderts. Der Wert relativiert sich durch die generelle Zunahme des Wohlstands in Deutschland. Denn das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf ist preisbereinigt von 2000 bis 2025 um 27 Prozent gewachsen. Zudem bietet der Fahrzeugmarkt den Kunden etliche verbrauchsarme Alternativen an, wenn sie auf ein anderes Fahrzeug umsteigen wollen.

Eine anspruchsvolle umweltpolitische Regulierung und Kundenwünsche haben in den letzten drei Jahrzehnten einen eindrucklichen technischen Fortschritt der Automobiltechnologie angetrieben. Dieser führte bei vergleichbaren Fahrzeugen zu einem deutlichen Rückgang des Verbrauchs. Dies illustrieren die 11 Generationen des Mittelklassewagens Volkswagen Passat, der seit mehr als 50 Jahren produziert wird: Das erste Modell lief 1973 vom Band. Es wog weniger als eine Tonne, wurde von einem 85 PS leistenden 1,6-Liter-Motor angetrieben und verbrauchte 9,2 Liter Benzin pro 100 Kilometer. Die neueste Generation ist seit 2023

im Angebot. Sie wiegt 1600 bis 1800 kg und wird von einem 1,5-Liter-Motor angetrieben, der bis zu 150 PS leistet und offiziell 5,4 Liter Benzin verbraucht.

Die Konsumenten haben also die Möglichkeit, durch die Wahl des Fahrzeugs massiv Treibstoffkosten zu sparen. Das gilt heute erst recht durch die vielen marktreifen Elektroautos. Im ersten Pandemiejahr 2020 sackte die zuvor jahrelang konstante Summe der mit Verbrenner-PKW gefahrenen Kilometer in Deutschland um 10,5 Prozent ab und blieb seither auf tieferem Niveau. Der Grund ist der rasante Zuwachs von E-Autos, deren Zahl sich in den letzten drei Jahren auf 2 Millionen verdoppelt hat.

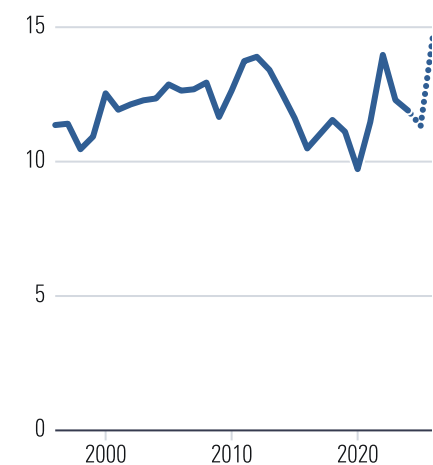
Trotz dem beeindruckenden technischen Fortschritt ist der Verbrauch der Verbrenner-Autos in Deutschland insgesamt viel weniger rasant gesunken, als das obige Beispiel illustriert. Lag er laut dem Bundesamt für Verkehr 1992 im Durchschnitt (Benzin und Diesel) bei 9,1 Liter pro 100 km, so waren es 2024 immer noch 7,4 Liter. Der Grund ist die Präferenz der Konsumenten für grössere, sicherere, stärkere, besser ausgestattete und deshalb viel schwerere Fahrzeuge. Doch auch das ist eine Form des Fortschritts, den die Verbraucher offensichtlich wünschen.

Er deutet darauf hin, dass entgegen der hitzigen politischen Debatte um die gegenwärtigen Benzinpreise Einsparungen bei den Treibstoffkosten keine hohe Priorität für die Verbraucher haben.

## Reale Ausgaben deutscher Privathaushalte für Kraftstoff

Pro gefahrene 100 Kilometer, in Euro

✓ Prognose (ab 2025)



Inflationsbereinigt zu Preisen von 2025.

QUELLEN: BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR. EIGENE BERECHNUNGEN

NZZ / pra.