WELT+ DIESELKRAFTSTOFF

Nach dem Tankrabatt – Diese sieben Fakten sollten Diesel-Fahrer jetzt kennen

Stand: 08:41 Uhr | Lesedauer: 5 Minuten

Von **Birger Nicolai**
Korrespondent

Nach dem Ende des Tankrabatts notieren die Preise pro Liter oft wieder oberhalb von zwei Euro

Quelle: pa/dpa/Hauke-Christian Dittrich

Nach dem Ende des Tankrabatts sind Autofahrer wieder mit den unverfälschten Marktpreisen konfrontiert. Die Nachfrage nach Diesel steigt derzeit enorm – doch warum eigentlich? WELT gibt Antworten auf die wichtigsten Fragen.

Der Tankrabatt ist Geschichte. Die Preise an den Masten vor den Tankstellen zeigen meistens wieder mehr als zwei Euro für den Liter Kraftstoff an. Die staatlich verordnete Steuersenkung um 34 Cent bei Benzin und 17 Cent beim Diesel lief Ende August aus.

Ein Nachfolger ist nicht in Sicht – zumindest diskutiert in der Bundesregierung kein Politiker offen darüber. Neben dem Preis stellt sich auch die Frage nach der Verfügbarkeit von Kraftstoff. Alles das sorgt für Unsicherheit bei den Diesel-Fahrern. Diese Antworten helfen bei der Einordnung.

Warum war Diesel früher deutlich günstiger als Benzin und ist es jetzt nicht mehr?

Der Staat belegt Diesel schon seit Jahrzehnten gegenüber Benzin mit einem verringerten Steuersatz. Ein Grund: Man wolle den gewerblichen Verkehr fördern und deutsche Spediteure gegenüber Kollegen aus den Nachbarländern nicht benachteiligen.

Heute macht der Steuerunterschied rund 17 Cent aus. Jahrelang haben Diesel-Fahrer deutlich günstiger getankt als Fahrer von Autos mit Benzinmotoren. Der Abstand ist zuletzt geschrumpft und schließlich ist Diesel sogar teurer geworden als Benzin. Auslöser dafür ist die hohe Nachfrage nach Diesel und Heizöl. Beide Produkte sind nahezu identisch und werden in den Raffinerien parallel hergestellt. Am Rotterdamer Spotmarkt steigen Dieselprodukte im Preis seit Monaten weitaus stärker als Benzinprodukte.

Bekomme ich bald an einigen Tankstellen gar keinen Diesel mehr?

Tatsächlich gibt es erste Knappheit an Tankstellen im Südwesten Deutschlands (/wirtschaft/plus240679903/Tankrabatt-Preisschock-an-der-Zapfsaeule-So-geht-es-danach-weiter.html). Betroffen sind Gegenden, die von der Belieferung mit Kraftstoff über den Rhein abhängig sind. Die Binnenschiffe fahren derzeit wegen des Niedrigwassers nur mit 50 Prozent Beladung, zugleich ist die Güterbahn wegen enger Kapazitäten kaum eine Alternative.

„Diesel kann in der Verteilung knapp werden an einzelnen Punkten und in einzelnen Regionen“, sagt Daniel Grübner, Geschäftsführender Gesellschafter des Europe Oil Telegram (EOT). Regionale Durchschnittspreise weichen seit Wochen viel stärker als sonst üblich voneinander ab – so wie eben gerade in Südwestdeutschland.

Kann Diesel in den kommenden Monaten komplett zur Neige gehen?

Die Probleme in der Logistik betreffen nicht die Versorgung mit dem Produkt generell. „Ich habe nicht die Befürchtung, dass die Ölbranche beim Diesel in einen Engpass laufen wird“, sagt Grübner. Es gebe keinen Mangel an Rohöl. Auch bei den Raffinerien seien ausreichend Kapazitäten vorhanden, um Produkte wie Diesel zu produzieren.

Das bestätigen Lobbyisten (https://www.welt.de/themen/lobbyismus/) der Ölindustrie. „Nicht Rohöl am Weltmarkt ist knapp, wohl aber die daraus hergestellten Produkte, insbesondere Diesel“, sagt Adrian Willig, Hauptgeschäftsführer im Wirtschaftsverband Fuels und Energie (En2x).

Warum ist Diesel derzeit überhaupt knapp?

Diesel ist gewöhnlich nur in der Heiz-Saison knapp, wenn Hausbesitzer ihre Öltanks auffüllen. Das Problem: Beide Produkte sind ähnlich. Jetzt aber kommen andere Einflüsse hinzu. Wegen des Mangels an Erdgas aus russischer Belieferung stellen einige Kraftwerke in Deutschland ihre Stromerzeugung von Gas auf Diesel um. Die Nachfrage allein aus diesem Grund kann laut dem Wirtschaftsverband En2x bis zu 30 Prozent des gesamten jährlichen Dieselverbrauchs ausmachen.

Welche Bedeutung hat Russland für unsere Versorgung mit Diesel?

Rohöl und Ölprodukte aus Russland sind vom Embargo der Europäischen Union betroffen und dürfen ab Jahresende sowie ab Februar kommenden Jahres nicht mehr von EU-Mitgliedern importiert werden. Beim Diesel sind russische Raffinerien der größte Lieferant für deutsche Abnehmer wie Tankstellen, Großhändler und Kraftwerke.

Das Ausweichen auf andere Bezugsquellen ist im Gang, doch es verteuert die aktuellen Preise für Diesel schon jetzt. Russland hat vergangenes Jahr rund 20 Millionen Tonnen Diesel in die Länder der EU exportiert.

Was hat der Rohölpreis mit dem Dieselpreis zu tun?

Generell verlaufen die Preise für Rohöl wie auch für Benzin und Diesel in ähnliche Richtungen – sie werden teurer oder günstiger. Zuletzt haben sie sich jedoch nicht parallel entwickelt, was zum Beispiel der Automobilclub ADAC (/wirtschaft/article240781605/Gegen-Tankrabatt-fuer-guenstiges-OEPNV-Ticket-Der-Wandel-des-ADAC.html) moniert. Tenor ist: Kraftstoff könnte in Deutschland bis zu 20 Cent günstiger sein, wenn die Ölkonzerne die Rohölpreise als Maßstab nehmen würden.

Oft sind die Ölunternehmen in beiden Geschäftsfeldern aktiv – bei den Raffinerien wie auch den Tankstellen. Die Lobbyisten der Ölunternehmen halten dagegen, dass sich die Weltmarktpreise für Rohöl und Ölprodukte in den vergangenen Monaten etwa aufgrund der Nachfrage voneinander entkoppelt hätten.

Wie stark werden die Preise noch steigen?

Prognosen zu Preisen sind von den Ölunternehmen und Tankstellenketten nicht zu bekommen. Allein schon aus kartellrechtlichen Gründen halten sich die Unternehmen damit zurück. Aber ein paar Stimmen finden sich: „Der Wegfall der Energiesteuersenkung plus die gestiegenen Großhandelspreise, knappe Raffineriekapazitäten und dazu noch die Schwierigkeiten in der Binnenschifffahrt werden die Kraftstoffpreise im September deutlich nach oben treiben“, sagt Steffen Bock, Gründer und Geschäftsführer des Preisvergleichsportals Clever Tanken.

Insbesondere beim Diesel werde der Anstieg stark ausfallen. Gründe laut Bock: Diesel werde als Ersatzprodukt für Gas in der Industrie verwendet. Zudem füllten viele Haushalte ihre Heizöltanks mit Blick auf den Winter auf. Und schließlich sorge der schwache Euro zum Dollar für Preisdruck nach oben.

„Alles auf Aktien“ ist der tägliche Börsen-Shot aus der WELT-Wirtschaftsredaktion. Jeden Morgen ab 7 Uhr mit unseren Finanzjournalisten. Für Börsenkenner und -einsteiger. Abonnieren Sie den Podcast bei Spotify (https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fopen.spotify.com%2Fepisode%2F4q4vQu3aepCjQaRoE4wLQL&data=04%7C01%7CDaniel.Mandler%40welt.de%7Cf6ad3a5d88c34f9cb03908

Apple Podcast (https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fpodcasts.apple.com%2Fde%2Fpodcast%2Falles-auf-aktien%2Fid1549709271&data=04%7C01%7CDaniel.Mandler%40welt.de%7Cf6ad3a5d88c34f9cb03908d8c1426955%7Ca1e7a36c6a4847689d653f679c0f3b12%7C

Amazon Music (https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fmusic.amazon.de%2Fpodcasts%2Fdf7f5b86-fe30-4754-bca8-ded5c7b904a3%2FAlles-auf-Aktien&data=04%7C01%7CDaniel.Mandler%40welt.de%7Cf6ad3a5d88c34f9cb03908d8c1426955%7Ca1e7a36c6a4847689d653f679c0f3b12%7C0%7C0%7C6374718

und Deezer (https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.deezer.com%2Fus%2Fshow%2F2196062&data=04%7C01%7CDaniel.Mandler%40welt.de%7Cf6ad3a5d88c34f9cb03908d8c1426955%7Ca1

Oder direkt per RSS-Feed (https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fallesaufaktien.podigee.io%2F&data=04%7C01%7CDaniel.Mandler%40welt.de%7Cf6ad3a5d88c34f9cb03908d8c1426955%7Ca1e7a36c6a

Die WELT als ePaper: Die vollständige Ausgabe steht Ihnen bereits am Vorabend zur Verfügung – so sind Sie immer hochaktuell informiert. Weitere Informationen: http://epaper.welt.de

Der Kurz-Link dieses Artikels lautet: https://www.welt.de/240854771