

Was sind die Ursachen für den kontinuierlichen Rückgang des Kraftstoffabsatzes bei Diesel und Benzin?

Die aktuellen Daten des statistischen Bundesamtes für das Jahr 2005 weisen einen Rückgang des versteuerten Kraftstoffabsatzes gegenüber dem Jahr 2004 von 7,3 Prozent bei Benzin und 4,5 Prozent bei Diesel aus. Damit setzt sich der seit Einführung der Ökosteuer im Jahr 1999 sichtbare Trend zum sinkenden Kraftstoffverbrauch fort.

Die Gründe hierfür sind vielschichtig: Das Umweltbundesamt hat im Oktober 2005 ein Hintergrundpapier zu der Frage „Was bringt die Ökosteuer – weniger Kraftstoffverbrauch oder mehr Tanktourismus“ erarbeitet und im UBA-Internet veröffentlicht¹. Darin wurde auch der Frage nachgegangen, ob die Deutschen weniger fahren, wenn der Kraftstoff teurer wird. Steigen die Kraftstoffpreise – sei es durch Ökosteuer oder gestiegene Rohölpreise –, reagieren die Konsumenten unterschiedlich: etwa, indem sie weniger Auto fahren, das Fahrverhalten ändern oder auf Tankstellen im Ausland ausweichen. Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch in Deutschland hatte auch, dass seit 1999 der Durchschnittsverbrauch aller in Deutschland zugelassenen Pkw von 8,5 Liter pro 100 km auf 7,9 Liter pro 100 km im Jahr 2004 gesunken ist. Das sind immerhin 7 Prozent. Für das Jahr 2005 liegen noch keine Daten zum Durchschnittsverbrauch und den Fahrleistungen vor. Es ist aber zu vermuten, dass der Durchschnittsverbrauch weiter gesunken ist. Nach Rechnungen mit dem Modell TREMOD², die die Trends der letzten Jahre fortschreiben, dürfte der Rückgang des spezifischen Verbrauchs aller Pkw in einer Größenordnung von 2 Prozent (ca. 0,15 Liter pro 100 km) liegen. Beim Benzin-Absatz spielt ferner eine Rolle, dass die absolute Zahl von Pkw mit Otto-Motor seit mehreren Jahren rückläufig ist. Im vergangenen Jahr nahm der Bestand um knapp 1 Prozent ab. Ein Rückgang der Benzin-Verkäufe ist deshalb folgerichtig.

Neben technischer Verbesserungen sind Änderungen im Verhalten der Nutzer zu beachten. Eine Reihe von Untersuchungen hat – teilweise auch empirisch – belegt,

¹ Vgl. UBA-Internet: <http://www.umweltdaten.de/verkehr/downloads/oekosteuer.pdf>

² Transport Emission Estimation Model

dass sich die Fahrleistungen infolge höherer Kraftstoffpreise verringern: In der Fachliteratur wird die Auffassung vertreten, dass bei Anstieg der Kraftstoffpreise um ein Prozent die Pkw-Fahrleistung um kurzfristig 0,15 Prozent zurückgeht. Langfristig verringert sie sich um 0,3 Prozent. Die Kraftstoffnachfrage geht bei Preissteigerungen um ein Prozent kurzfristig 0,3 Prozent und langfristig um 0,6 Prozent zurück – also um das Doppelte³. Nach einer Umfrage der Gesellschaft für Konsumforschung (GfK) in Nürnberg, beeinflusst der hohe Kraftstoffpreis bei fast zwei Dritteln aller befragten Autofahrer auch die Kaufentscheidung für das nächste Auto. In einer repräsentativen Befragung für das Umweltbundesamt gab im September 2004 rund drei Viertel der Befragten ferner an, dass sie Benzin und Diesel sparen, indem sie ihre Autos kraftstoffsparender fahren. Ein Fünftel der Befragten lässt das Auto häufig stehen und benutzt andere Verkehrsmittel.

Der Tanktourismus leistet auch einen Beitrag zum Rückgang des Kraftstoffverbrauchs. Es gibt aber keine Zahlen darüber, wie viele in Deutschland lebende Autofahrerinnen und Autofahrer in unsere Nachbarländer fahren, um dort zu tanken. Klar ist aber, dass Anreize bestehen, dies zu tun. Die Preisunterschiede im Vergleich zu Deutschland sind für Superbenzin und Dieselmotorkraftstoff in den Ländern Polen, Tschechien, Österreich und Luxemburg sowie – nur bei Diesel – in Belgien so groß, dass hier Anreize zum Tanken bestehen. Um den Anreizen zum Tanktourismus in Europa dauerhaft zu begegnen und um Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Mitgliedstaaten zu vermeiden, wäre die Harmonisierung der Kraftstoffsteuern in der EU ein wirksamer Schritt.

Die dargelegten Gründe sind auch im Jahr 2005 die Ursache für den Rückgang des Kraftstoffabsatzes in Deutschland.

Beim Absatz an Dieselmotorkraftstoff ist darüber hinaus zu beachten, dass sich die Zahlen des Statistischen Bundesamtes auf den versteuerten Kraftstoff beziehen. Unberücksichtigt bleibt hierbei der Verbrauch an steuerfreiem Bio-Diesel, für den ein deutliches Wachstum zu verzeichnen ist. Während im Jahr 2005 ca. 1,7 Mio. Tonnen Bio-Diesel

³ Vgl. Hautzinger, Heinz; Mayer, Karin u.a.: Analyse von Änderungen des Mobilitätsverhaltens – insbesondere der Pkw-Fahrleistung – als Reaktion auf geänderte Kraftstoffpreise; Forschungsprojekt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Projekt-Nr.: 96.0756/2002; Heilbronn 2004.

verkauft wurden, betrug der Absatz im Jahr 2004 erst gut 1 Mio. Tonnen. Berücksichtigt man diese Mengen, reduziert sich der Verbrauchsrückgang beim Diesel von den in den Zeitungsartikeln genannten 4,5 Prozent auf 2,3 Prozent.