

Benzinpreise in Deutschland: Nur nominal hoch

Gernot Sieg

Institut für Verkehrswissenschaft, Westfälische Wilhelms-Universität Münster

- Benzinpreise steigen derzeit rasant. Aber im Verhältnis zum Nettolohn waren die Benzinausgaben für dieselbe Strecke im Jahr 2020 die niedrigsten seit 1997.
- Auch bei Benzinpreisen um 2,00 Euro pro Liter muss derzeit immer noch ein geringerer Anteil des Einkommens für das Tanken aufgewandt werden, als es vor zehn Jahren der Fall war.
- Erst bei einem Preis von etwa 2,40 Euro wäre das Niveau von 2012 wieder erreicht.
- Die aktuellen Preissteigerungen für Treibstoff sind sicher schmerzhaft, aber als Argument gegen ein Ölimportstopp aus Russland taugen sie wenig.

Im Rahmen der Unsicherheit über die Energieimporte Deutschlands rücken die Preise für Treibstoffe des Straßenverkehrs wieder einmal in den Fokus der Öffentlichkeit. So fordert ein ehemaliger Bundesminister des Verkehrs eine Spritpreisbremse bei 2,00 Euro pro Liter. Nominale Spritpreisrekorde müssen jedoch vor ihrem realen Hintergrund bewertet werden.

So wie Inflation den Geldwert verringert, so führen Produktivitätssteigerungen zu steigenden Löhnen und Gehältern. Darüber hinaus ermöglicht der technische Fortschritt, energieeffiziente Motoren in Pkw zu nutzen.

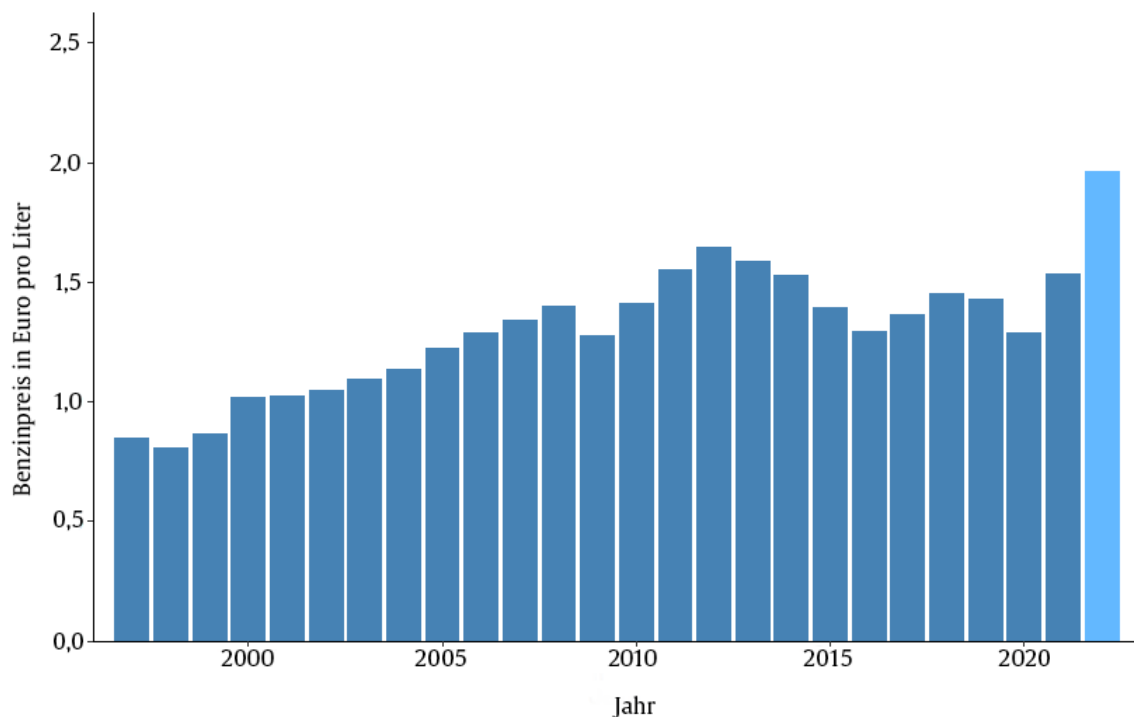


Abbildung 1: Benzinpreise von 1997-2021 (hellblau: März 2022 1,97 Euro pro Liter)

Abbildung 1 zeigt, wie der Benzinpreis von 1997 mit Durchschnittlich 85 Cent pro Liter auf 1,54 Euro pro Liter im Jahr 2021 gestiegen ist. Der Höhepunkt im Jahr 2012 mit 1,64 Euro pro Liter wurde erst im Jahresverlauf 2021 überstiegen und erreicht im März 2022 die 2 Euro Marke. Im gleichen Zeitraum ist der durchschnittliche Nettolohn aller Arbeitnehmer von 1.334 Euro auf 2.088 Euro gestiegen. Der Verbrauch des sparsamsten VW Polo ist von 6,8 Liter pro 100 km für das Baujahr 1997 auf 5,31 Liter pro 100 km für das Baujahr 2019 gesunken, und zwar nicht nach Werksangaben, sondern nach tatsächlichen Verbräuchen, die Autofahrer auf der Plattform Spritmonitor angegeben haben.

Fasst man dieses alles zusammen, so kann man den Anteil am Nettoeinkommen berechnen, den der Fahrer eines fünf Jahre alten VW Polo für seine Benzinrechnung ausgeben muss, wenn er 12.000 Kilometer im Jahr zurücklegt. Abbildung 2 zeigt, dass dieser Anteil seit 2012 von 6,53 Prozent bis ins Jahr 2020 auf 3,78 Prozent zurückgegangen ist. Benzin ist im relativen Vergleich immer billiger geworden und war im Jahr 2020 so billig wie seit 1997 nicht mehr. Dieser Trend hat sich gedreht, nicht nur wegen des nationalen Emissionshandelssystems für Kraftstoffe des Straßenverkehrs, sondern auch wegen der geopolitischen Lage. Dennoch muss auch bisher noch, bei Spritpreisen um die 2,00 Euro pro Liter, ein geringerer Teil des Einkommens für die Benzinpreisrechnung ausgegeben werden als noch vor zehn Jahren. Erst bei einem Preis von 2,40 pro Liter Benzin hätten wir das Niveau von 2012 erreicht. Auch wenn sich die Pkw-Fahrer an relativ niedrige Spritpreise gewöhnt haben und Preiserhöhungen schmerzhaft sind, da sie den Konsum in anderen Bereichen verringern, kann dies kein Argument sein, das bei Entscheidungen über Ölembargos gegen Kriegsverbrecher eine entscheidende Rolle spielt.

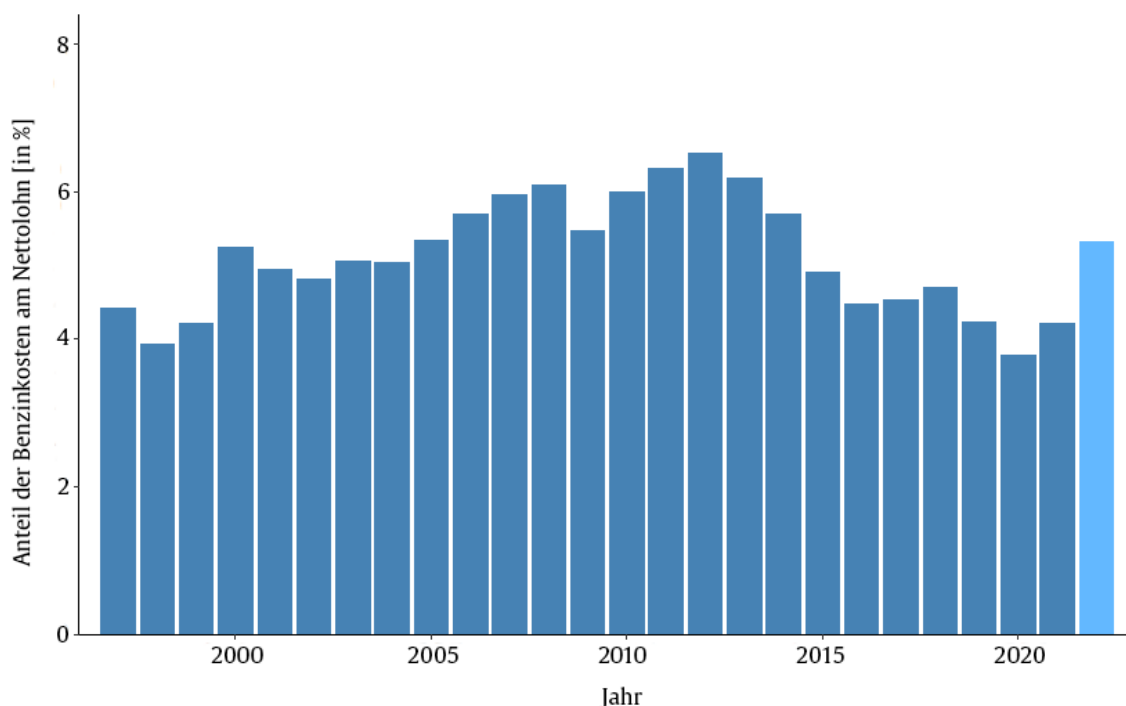


Abbildung 2: Relative Treibstoffkosten 1997-2021 (hellblau: März 2022)

Münster, 9. März 2022

Westfälische Wilhelms-Universität Münster
Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät
Universitätsstraße 14-16
48143 Münster

Ansprechpartner:
Prof. Dr. Gernot Sieg
Institut für Verkehrswissenschaft
Tel.: (+49) 251 83 22901
E-Mail: gernot.sieg@uni-muenster.de

www.wiwi.uni-muenster.de/mpp

Der Inhalt des Textes repräsentiert die persönliche Meinung der Autoren und stellt nicht zwingend den Standpunkt der Westfälischen Wilhelms-Universität beziehungsweise der ihr angehörenden Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler dar.