



## Welche Faktoren bestimmen den Benzinpreis?

Der Benzinpreis setzt sich zusammen aus

- den Steuern
- dem Wareneinstandspreis
- der so genannten Inlandsmarge

Den größten Anteil der Treibstoffpreise an den Tankstellen machen die Steuern aus. Allein die Mineralöl- und Ökosteuer auf Benzin beläuft sich inzwischen auf 65,5 Cent pro Liter (Mineralölsteuer: 50,1 Cent, Ökosteuer: 15,4 Cent). Die Mehrwertsteuer von 16 % wird auch auf die Mineralöl- und Ökosteuer erhoben und macht bei einem Preis von 105 Cent 14,5 Cent pro Liter aus. Bei einem Tankstellenpreis von 105 Cent pro Liter Benzin zahlen die Autofahrerinnen und Autofahrer also 80 Cent pro Liter an Steuern. Damit fließen mehr als drei Viertel des Benzinpreises in die Kassen des Staates.

Deutschland ist für seine Ölversorgung nahezu vollständig von Importen abhängig. Daher richtet sich der Wareneinstandspreis nach der Entwicklung auf den internationalen Ölmärkten. Diese wird wie an allen Börsen oft weniger von fundamentalen Marktdaten als vielmehr von Erwartungen, Einschätzungen, also psychologischen Faktoren bestimmt. Der preisbestimmende Markt ist der Rotterdamer Spotmarkt.

Öl wird an den internationalen Märkten in Dollar gehandelt. Daher wird die Höhe der Preise in Deutschland auch vom Wechselkurs des EURO zum Dollar beeinflusst. So mussten im Jahr 2002 im April mit durchschnittlich 21,9 Cent pro Liter Eurosuper die höchsten Wareneinstandspreise gezahlt werden, während die Notierungen in Dollar Ende Dezember ihren Höchststand erreichten. Ein Teil der internationalen Preissteigerungen wurde also durch das Erstarren des EURO kompensiert. Im Durchschnitt des Jahres 2002 belief sich der Wareneinstandspreis auf 19,4 Cent pro Liter.

Von den Mineralölgesellschaften beeinflussen lässt sich nur die so genannte Inlandsmarge, die die Vermarktungskosten und den Gewinn umfasst. In ihr sind die Kosten für die gesetzliche Bevorratung, Forschung und Kraftstoffentwicklung, den Transport, den Bau und die Erhaltung von Tankstellen, die Lagerhaltung, Personalkosten, Verwaltung, Vertrieb und der Gewinn enthalten. Sie lag im Jahresdurchschnitt 2002 für Eurosuper bei gut 8 Cent pro Liter.

Für die Höhe der Inlandsmarge spielt der Wettbewerb der rund 16.000 Tankstellen untereinander eine wichtige Rolle.

## Steueranteil am Benzinpreis

Der Steueranteil am Benzinpreis ist im Laufe der Jahre kontinuierlich gewachsen. Die Mineralölsteuer auf Benzin erhöhte sich allein seit Beginn der 90er Jahre um gut 36 Cent und beträgt heute einschließlich der Ökosteuer 65,5 Cent pro Liter. Die Mehrwertsteuer von 16 % wird nicht nur auf den Warenpreis erhoben, sondern auch auf die Mineralölsteuer, so dass der Steueranteil über drei Viertel des Benzinpreises ausmacht: Bei einem Benzinpreis von 105 Cent pro Liter fließen 80 Cent in die Taschen des Fiskus.

## Von internationalen Gesellschaften bis zu „freien“ Unternehmern

Mit rund 1.500 Tankstellenunternehmen weist Deutschland eine große Anbietervielfalt und eine wettbewerbsintensive Marktstruktur auf. Der Einfluss der internationalen Mineralölgesellschaften auf die Kraftstoffpreise im Tankstellenmarkt wird regelmäßig überschätzt. Auf der anderen Seite wird die Stärke der kleineren Markenunternehmen und mittelständischen Tankstellenbetreiber regelmäßig unterschätzt.



Etwa 7.000 der rund 16.000 Tankstellen in Deutschland werden unter den Marken von BP-Aral, Shell, Esso oder Total geführt. Die restlichen 9.000 Tankstellen – oder 56 Prozent – gehören hingegen zu einer der regional oder lokal orientierten Marken. Ein Großteil dieser nicht den großen Markengesellschaften gehörenden Stationen wird von Mittelständlern betrieben. Deren Netze umfassen bis zu rund 220 Tankstellen (zu denen unter anderen auch wir gehören); einige arbeiten aber auch als „Einzelkämpfer“. Regional stark sind auch die mittleren Markengesellschaften wie beispielsweise OMV, Agip und PKN Orlen.

Dazu kommt noch eine Reihe von branchenfremden Anbietern (Supermärkte). Sie betreiben das Kraftstoffgeschäft quasi nebenbei. Anders als Tankstellenunternehmer sind sie nicht auf ein auskömmliches Einkommen aus dem Betrieb des Tankstellengeschäfts angewiesen.

Durch die jüngsten Firmenübernahmen (BP–Aral und Shell–DEA) und die damit verbundenen Auflagen der Wettbewerbsbehörden ist die Rolle der mittelgroßen und mittelständischen Unternehmen im Tankstellenmarkt weiter gestärkt worden.

## Regionale Unterschiede

Die Ursache für regional und lokal unterschiedliche Benzinpreise ist der Wettbewerb zwischen den vielen Anbietern in diesem Markt. Neben den Preisbewegungen an den internationalen Ölmärkten spielt dieser Wettbewerb der Tankstellen eine wichtige Rolle bei der Preisbildung. So gibt es oft branchenfremde Anbieter wie z.B. Supermärkte, die durch extrem niedrige Tankstellenpreise Kunden zum Einkauf in ihrem Markt bewegen wollen und die die Verluste an ihren Zapfsäulen durch Gewinne im Hauptgeschäft ausgleichen. Die „Fachgeschäfte“, also die Tankstellen, sind dadurch gezwungen, ihr Preisniveau an das des Billiganbieters anzunähern und zeitweise sogar Verluste in Kauf zu nehmen, um ihre Kunden nicht zu verlieren.

Jedes der 1.500 Tankstellenunternehmen mit den insgesamt 16.000 Stationen ist daher ständig darum bemüht, die Aufmerksamkeit der Autofahrer zu gewinnen – sei es durch attraktive Kraftstoffpreise, neue Shop-, Wasch- und Serviceangebote oder durch Investitionen in den Standort.

Auch die Markentankstellen untereinander stehen in einem harten Wettbewerb. Da der Tankstellenmarkt so transparent ist wie kein anderer Markt und die Autofahrerinnen und Autofahrer bei Preisdifferenzen zwischen verschiedenen Tankstellen i.d.R. die Station mit den niedrigsten Preisen anfahren, wird das Verhalten der Wettbewerber im Markt genau beobachtet und auf Veränderungen sofort reagiert. Daher richtet jeder einzelne Tankstellenbetreiber ein Auge auf seine Wettbewerber in unmittelbarer Nachbarschaft. Ihre Angebote werden in der Regel mindestens einmal täglich ins Visier genommen. Die Kraftstoffpreise sind somit ständig in Bewegung.

Der Wettbewerb der Markentankstellen ist in den vergangenen Jahren schärfer geworden, da die einzelnen Gesellschaften versuchen, ihren Marktanteil in einem Markt zu behaupten, der durch einen deutlichen Nachfragerückgang und durch Überkapazitäten gekennzeichnet ist – immerhin rund 4000 Tankstellen, die um ihre Wirtschaftlichkeit kämpfen müssen. Letztlich wirken sich die Preiskämpfe der Markengesellschaften signifikant auf das Preisniveau in Deutschland insgesamt aus.

## Preissteigerungen zu Ferienbeginn?

Die Behauptung, zu Ferienbeginn stiegen die Benzinpreise, ist so falsch wie sie alt ist. Die Preisbewegungen an den internationalen Märkten richten sich nicht nach Ferienanfängen in den deutschen Bundesländern. Aber bei einer Vielzahl von Versuchen, gestiegene Beschaffungskosten an die Verbraucherinnen und Verbraucher weiterzugeben, sind Ferienzeiten nicht ausgenommen. So gab es im Jahr 2002 mehr als 70 Preiserhöhungsversuche an den deutschen Tankstellen, also deutlich mehr als eine Preiserhöhung pro Woche – und mindestens ebenso viele Preissenkungen. Andererseits kommt es auch in Ferienzeiten bei entsprechender internationaler Marktentwicklung zu deutlichen Preisrückgängen. So erreichten die Benzinpreise beispielsweise im Mai 2001 Spitzenwerte,



während sie in den Ferienmonaten Juli/August 2001 deutlich niedriger waren.

Nach jeder Erhöhung bröckeln die Preise gewöhnlich auf Grund des starken Wettbewerbs schnell wieder ab. So lagen im Jahr 2002 die Benzinpreise am Jahresende trotz der über 70 Preiserhöhungen nur rund 6 Cent pro Liter höher als am Jahresanfang. Im gleichen Zeitraum sind die Rohölpreise um rund 10 Dollar pro Barrel gestiegen. Im Jahr 2001 war der Durchschnittspreis im Dezember trotz vergleichbar vieler Preiserhöhungen im Verlauf des Jahres sogar um rund 4 Cent niedriger als im Januar.

### **Tanktourismus**

Der Tanktourismus, also die Fahrt in unsere europäischen Nachbarländer mit dem Hauptzweck zu tanken, hat in den vergangenen Jahren mit steigender Steuerbelastung des Benzins im Inland an Bedeutung gewonnen. Je größer die Preisunterschiede zwischen Deutschland und seinen Nachbarstaaten werden, desto größer werden auch die Grenzbereiche, in denen sich eine Fahrt zum Tanken in das Nachbarland lohnt. Die Folge davon ist, dass immer mehr Tankstellen in Grenzregionen in ihrer Existenz bedroht sind und viele bereits schließen mussten.

Die Ursache dieser Preisunterschiede sind die unterschiedlich hohen Steuersätze auf Benzin und Diesel in Europa. So liegen die deutschen Benzinpreise ohne Steuern im Vergleich mit den übrigen EU-Staaten regelmäßig am unteren Ende der Preisskala; mit Steuern zahlen die Autofahrerinnen und Autofahrer in Deutschland jedoch mehr als in den meisten anderen EU-Staaten.

Dieser Tanktourismus als Folge unterschiedlicher Besteuerung hat dazu geführt, dass Luxemburg, das seit vielen Jahren relativ niedrige Steuersätze auf Benzin und Diesel erhebt, statistisch der Spitzenreiter beim Mineralölverbrauch in Europa ist und einen inzwischen fast vier Mal so hohen Pro-Kopf-Verbrauch an Mineralöl ausweist wie der EU-Durchschnitt.

Dem deutschen Fiskus geht durch diese Hochsteuerpolitik viel mehr verloren als nur die entgangene Mineralöl-, Mehrwert- und Einkommensteuer. Gerade Tankkunden, die aus größerer Entfernung anreisen, kaufen häufig noch andere Artikel wie Zigaretten, Kaffee oder Spirituosen.

### **Preisgleichheit bei allen Wettbewerbern**

Wegen der hohen Preistransparenz können an einer Tankstelle selbst geringfügig höhere Preise als die der Wettbewerber sofort zu Absatzverlusten an dieser Station führen. Auf Preissenkungen eines Wettbewerbers muss daher schnell reagiert werden. Dies führt zu einem kontinuierlichen Preisverfall, der an einem bestimmten Punkt durch Preiserhöhungen wieder aufgefangen wird. Auslösender Faktor für Preiserhöhungen ist also die kontinuierliche Senkung in der gesamten Branche sowie ein Anstieg der Produktpreise auf dem für Europa preisbestimmenden Rotterdamer Markt, der alle Wettbewerber gleichermaßen trifft.

Preisunterschiede bei lokalen Wettbewerbern halten sich also immer nur sehr kurze Zeit. Autofahrerinnen und Autofahrer erwarten, an Markentankstellen vergleichbare, qualitativ hochwertige Produkte zu erhalten, und „bestrafen“ höhere Preise daher mit Abwanderung zum günstigeren Wettbewerber. Daher reagieren alle Gesellschaften schnell auf Veränderungen im Markt, was lokal und regional zu einer Angleichung der Tankstellenpreise führt.

## Förderpolitik der OPEC

Auf die elf der Organisation Erdöl exportierender Länder (OPEC) angehörenden Staaten entfallen knapp 40 % der weltweiten Ölförderung, und deutlich über die Hälfte des weltweit gehandelten Rohöls stammt aus ihren Quellen. Die OPEC ist damit ein maßgeblicher Anbieter am Weltmarkt, hat aber im Vergleich mit den 70er Jahren an Bedeutung verloren. Versuche in den 70er Jahren, Öl als Waffe einzusetzen, haben in den Öl importierenden Staaten zu einer Diversifizierung der Bezugsquellen und zur Entwicklung alternativer Energiequellen geführt.

Heute ist die Förderpolitik der OPEC darauf ausgerichtet, eine Rohölversorgung zu stabilen Preisen zu sichern. Mit Veränderungen ihrer Rohölfördermengen versuchen die OPEC-Staaten, die Rohölpreise in einer Spanne zwischen 22 und 28 Dollar pro Barrel zu halten. In Zeiten nervös reagierender Ölbörsen wie nach den Terroranschlägen in den USA im September 2001 oder wie angesichts möglicher kriegerischer Konflikte versucht die Organisation, durch ihre Förderpolitik und durch Zusagen einer ausreichenden Versorgung zu einer Beruhigung der Ölmärkte beizutragen.

Die Versuche der OPEC, durch Veränderung des Ölangebots die Preise auf dem angestrebten Niveau zu stabilisieren, gingen zu Lasten ihrer Marktanteile. Der OPEC-Anteil an der Weltölförderung verringerte sich 2002 um knapp vier Prozentpunkte auf 38 %. Auf der anderen Seite erhöhte sich die Förderung in Ländern, die nicht der OPEC angehören.

## Preisbildung am Rohölmarkt

Die Rohölpreise bilden sich an den internationalen Ölmärkten, die auch von Emotionen, kurzfristigen Ereignissen und Spekulationen beeinflusst sind. Fundamentale Marktdaten wie Angebot und Nachfrage spielen oft eine geringere Rolle als psychologische Faktoren wie die Furcht vor krisenhaften Entwicklungen oder kriegerischen Auseinandersetzungen und Unsicherheit über politische Entwicklungen.

Ein großer Teil des Handels mit Rohöl und Mineralölprodukten wird heute über Spotmärkte abgewickelt. Sie dienen dem kurzfristigen Handel. Der Spotmarkt hat verschiedene Entwicklungsstufen durchlaufen. Er war ursprünglich nur ein Restmarkt für Raffinerieprodukte, weniger für Rohöl. In den 70er Jahren weitete der Handel sich langsam auch auf Rohöl aus. Bis Ende der 70er Jahre wurden allerdings höchstens 10 % der internationalen Öllieferungen über die Spotmärkte gehandelt. Anfang der 80er Jahre wurde mehr als die Hälfte des international gehandelten Rohöls über den Spotmarkt gehandelt oder wurde zu Preisen verkauft, die vom Spotmarkt bestimmt waren.

Der für Europa und Deutschland relevante Markt ist der Rotterdamer Spotmarkt, ein „virtueller“, hoch spekulativer Markt. Seine Akteure sind über ganz Europa verstreut; Geschäfte werden untereinander mittels moderner Kommunikationsmittel abgeschlossen. In den 80er Jahren entwickelten sich neben dem Spotmarkt auch der Terminmarkt und die Terminkontraktbörse.

Die Börsen stießen anfangs bei der Ölindustrie auf Skepsis. Besorgt war man über die systembedingte Zulassung von marktfremden Akteuren. Und in der Tat wird die Preisbildung nicht einfacher dadurch, dass heute viele Akteure an den Börsen handeln und nur wenige Ölinteressen im Sinne von Risikominimierung und Versorgungssicherung verfolgen. Für die weitaus größte Zahl – bis zu 90 % - ist der Ölterminhandel ein finanzielles Betätigungsfeld. Diese Broker, Fondsmanager und Investment-Banken, die so genannten Wall Street Raffineure, haben den Einfluss spekulativer Elemente auf den Weltölmärkten erhöht und die Preisschwankungen vergrößert. Es ist bezeichnend, dass nur 1-3 % der Kontrakte bis zur physischen Fälligkeit gehalten werden. Zudem wird an den Börsen ein Vielfaches der tatsächlich physisch vorhandenen Rohölmengen gehandelt.



## Preisbildung am Produktenmarkt

Die Preise an den Produktenmärkten bilden sich wie bei den Rohölmärkten, entwickeln sich jedoch nicht immer im Gleichklang mit diesen. An den Produktenmärkten wirken sich Angebot und Nachfrage nach Produkten mit bestimmten Spezifikationen gelegentlich unabhängig von der Rohölpreisentwicklung preisbeeinflussend aus. Besonders deutlich war das im Frühjahr 2001, als eine verstärkte Nachfrage aus den USA nach Benzin am europäischen Markt die Einstandspreise für dieses Produkt in die Höhe trieb. Die amerikanischen Raffinerien waren nicht in der Lage, die Nachfrage nach hochwertigen Kraftstoffen mit bestimmten Spezifikationen zu befriedigen, und die amerikanischen Händler versorgten sich am europäischen Markt. Die Folge war ein deutlicher Anstieg der Benzinpreise auch in Deutschland.

## Rohölpreisentwicklung

Bei den Rohölpreisen hat es in den vergangenen Jahren starke Schwankungen gegeben. Während seit 1986 mit Ausnahme weniger Jahre die Rohölpreise zum Teil deutlich unter 20 Dollar pro Barrel lagen – Ende 1998/Anfang 1999 waren sie sogar auf rund 10 Dollar pro Barrel gesunken – zogen die Preise im Laufe des Jahres 1999 an und hatten sich bis zum Herbst 2000 gegenüber dem Frühjahr 1999 verdreifacht.

Der Grund für diesen deutlichen Anstieg lag im Aufkeimen von Knappheitsängsten, als deutlich wurde, dass die Kapazitätsreserven in der Rohölförderung nur noch gering waren. Das niedrige Rohölpreisniveau während der 90er Jahre hatte keinen Anreiz für Investitionen in Förderanlagen geboten. Die hohen Ölpreise des Jahres 2000 haben die Investitionen in diesem Bereich wieder deutlich ansteigen lassen.

Dennoch ist es nur vorübergehend zu einer Preisberuhigung an den internationalen Rohölmärkten gekommen. Bis September 2001 gelang es der OPEC, mit ihrer Förderpolitik die Rohölpreise in der von ihr angestrebten Spanne zwischen 22 und 28 Dollar pro Barrel zu halten. Die Terroranschläge vom 11. September 2001 ließen die Preise wegen der Angst vor einer weltweiten Rezession infolge der Anschläge deutlich unter 20 Dollar pro Barrel sinken. Seit dem Frühjahr 2002 hat die Sorge vor möglichen Auswirkungen kriegerischer Auseinandersetzungen im Nahen Osten die internationalen Ölpreise wieder kräftig hochgetrieben – ein Faktor, der bis heute die Rohölpreise auf einem hohen Niveau hält.

Die hohen Preise der vergangenen Jahre werden allerdings relativiert, wenn nicht die nominale, sondern die reale Rohölpreisentwicklung betrachtet wird. Während eine Betrachtung der nominalen Preisentwicklung in den letzten drei Jahrzehnten einen deutlichen Anstieg zeigt, sieht das Bild bei einer Berücksichtigung der allgemeinen Preissteigerungen anders aus: Real ist Öl heute nicht teurer als während der ersten Ölpreiskrise Anfang der 70er Jahre, und 1980 nach der zweiten Ölpreiskrise kostete Rohöl sogar deutlich mehr als heute. Die Ölförderstaaten erhalten also heute real weniger Geld für ihren Rohstoff als vor 20 Jahren.

## Rohölreserven und -ressourcen

Die Aussage "Öl reicht nur noch für 40 Jahre" ist so alt wie sie falsch ist. Würde sie zutreffen, hätten wir bereits seit vielen Jahren kein Öl mehr. Denn schon vor Jahrzehnten wurden solche "Prognosen" mit z.T. deutlich geringeren Reichweiten abgegeben. Heute sind die Ölreserven so groß wie nie zuvor.

Die Einschätzung der Reichweite der Ölreserven ist von einer Vielzahl ökonomischer und technischer Faktoren abhängig. Bei ihrer Berechnung werden nur die Vorkommen zu Grunde gelegt, die bei gegenwärtigen Ölpreisen und mit heutiger Technik wirtschaftlich gewonnen werden können. Es werden also keine Lagerstätten als Reserven ausgewiesen, die zwar bekannt sind, aber erst bei höheren Preisen wirtschaftlich ausgebeutet werden können. Ebenso wenig sind nicht-konventionelle Vorkommen erfasst, die in Ölschiefer und Ölsanden gebunden sind und die nur mit großem



## *Walther Tankstelle in Gera*

technischen Aufwand und entsprechenden Kosten gewonnen werden können.

Fortschritte in der Fördertechnik erhöhen immer wieder die gewinnbaren Ölreserven. Höhere Reservenzahlen ergeben sich z.B. durch neue Bohrtechniken („Horizontalbohrung“), durch die Entwicklung von Methoden, Offshore-Bohrungen in immer tieferen Gewässern durchführen zu können, und durch verbesserte Methoden zur Steigerung des Entölungsgrades von Lagerstätten. Bezieht man diese Entwicklungen in die Bestimmung der Reichweite der Ölreserven ein, kommt man zu dem Ergebnis, dass die Ölvorräte auch in einigen hundert Jahren noch nicht erschöpft sein werden.

Quelle: Association of the German Petroleum Industry





# Historie Kraftstoffpreise

Für alle, die schon immer einmal wissen wollten wie sich der Verkaufspreis für Kraftstoffe in den vergangenen Jahren entwickelt hat und welcher Anteil davon in den Bundeshaushalt von Deutschland fließt.

Jahr	Tankstellenpreise (Pfennig pro Liter)					Staatliche Abgaben (Anteil in %)		
	Normal Benzin	Super bleifrei	Super Plus bleifrei	Super verbleit	Diesel	Normal Benzin	Super verbleit	Diesel
2002	199,8	201,9	214,4		164,5	76,5		66,3
2001	196,4	200,1	208,8		160,5	73,4		64,2
2000	193,9	199	204		157,3	71		61,3
1999	165	170,3	173,1		125,7	76,5		67,3
1998	153,7	158,7	161,8		114	77,9		68,6
1997	161,5	166,5	169,6		123,9	74,3		63,7
1996	156,2	161,3	166,9	175,1	121,7	76,3	75,2	64,6
1995	150,3	155,2	161,2	169,3	113	78,7	77,3	68,5
1994	151	155,9	161,6	168,8	114,5	78,4	77,5	67,8
1993	135,3	140	145,9	152,8	109,2	74,2	73,7	64
1992	135,1	139,9	145,8	152,8	107,5	73,5	73	64,5
1991	127,9	133,4	138,7	142,2	108	68,4	68,7	58,8
1990	113,9	119,4	125,1	128,3	102,4	63	63,5	56,5
1989	110,2	115,1	122,1	124,1	96,4	64,7	65,2	59,2
1988	92,6	97,7		101,8	89,5	64,6	65	62,8
1987	97,9			103,8	92,3	67	63,9	61,1
1986	101,6			107,7	98,5	65	62	58,1
1985	135,7			142,5	134,1	51,4	49,6	45,9
1984	132,5			139	131,5	51,3	49,4	46,6
1983	131,5			138,8	128,3	51,2	49,1	47,1
1982	132,8			139,5	132,8	50,4	48,6	45,6
1981	138,3			143,5	130,4	47,5	46,2	45,7
1980	114,8			119,7	117	50,3	48,7	47,4
1979	97,8			102,2	101,1	56,7	54,8	52,8
1978	89,3			94,2	88,4	60	57,5	57,9
1977	86,7			91,6	87,5	60,7	57,9	57,5
1976	89,3			95	89,3	59,1	56,2	56,4
1975	83,1			89,9	87	62,9	58,8	57,7
1974	83,3			90,4	87,4	62,8	58,6	57,3
1973	69,4			76,9	70,6	69,9	64	65,2
1972	62,3			70	64,2	71,6	64,9	65,7
1971	59,3			66,1	60,3	68,9	62,8	63,6
1970	56,8			63,6	57,1	71,6	64,9	65,9
1969	58,2			64	56,2	70	64,6	67,4
1968	62,5			66,8	57,5	65,5	62	65,6
1967	59,2			65,8	55,7	63,1	57,9	64,4
1966	54,5			61,5	52,2	60	53,3	59,3
1965	57,3			64,3	52,4	56,9	50,8	59,5
1964	57,3			64,3	52,4	56,9	50,8	59
1963	57,4			64,4	53,4	60	55,1	59,3
1962	57,5			64,5	55,4	60,2	55,2	57,2
1961	58			65	55	59,8	54,1	57,7



# Walther Tankstelle in Gera

1960	59,8			66,8	53,9		57,4	50,6	57,1
1959	62,1			69,1	51,3		52,8		54,2
1958	62,6			69,6	50,9		52,4		54,6
1957	65,3			72,3	52,5		50,2		53,1
1956	64,1			71,1	50,2		51,2		55,4
1955	63,3			70,3	46,5		50,9		52,6
1954	64			71	38,4		48,3		47
1953	65,2			72,2	41		48,1		48
1952	65,8			72,8	41,9		47,6		46,8
1951	64,5			71,5	41,1		47,3		46,3
1950	56,3			63,3	33,8		37,4		38,4
Alle Angaben ohne Gewähr.				Quelle IWO					

Jahr Tankstellenpreis (Eurocent pro Liter)						Staatliche Abgaben (Anteil in %)			
Jahr	Normal Benzin	Super bleifrei	Super Plus bleifrei	Super verbleit	Diesel	Normal Benzin	Super verbleit	Diesel	Steueranteil Diesel in Cent
2003	104,4	105,2	110,8		86,6	79,8		68,4	59,23
2002	102,2	103,2	109,6		84,1	76,5		66,3	55,76
2001	100,4	102,3	106,8		82,1	73,4		64,2	52,68
2000	99,1	101,7	104,3		80,4	71,0		61,3	49,30
1999	84,4	87,1	88,5		64,3	76,5		67,3	43,25
1998	78,6	81,1	82,7		58,3	77,9		68,6	39,99
1997	82,6	85,1	86,7		63,3	74,3		63,7	40,35
1996	79,9	82,5	85,3	89,5	62,2	76,3	75,2	64,6	40,20
1995	76,8	79,4	82,4	86,6	57,8	78,7	77,3	68,5	39,58
1994	77,2	79,7	82,6	86,3	58,5	78,4	77,5	67,8	39,69
1993	69,2	71,6	74,6	78,1	55,8	74,2	73,7	64,0	35,73
1992	69,1	71,5	74,5	78,1	55,0	73,5	73,0	64,5	35,45
1991	65,4	68,2	70,9	72,7	55,2	68,4	68,7	58,8	32,47
1990	58,2	61,0	64,0	65,6	52,4	63,0	63,5	56,5	29,58
1989	56,3	58,8	62,4	63,5	49,3	64,7	65,2	59,2	29,18
1988	47,3	50,0	52,0	45,8	33,0	64,6	65,0	62,8	20,74
Alle Angaben ohne Gewähr.						Quelle IWO			