

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Hoffmann (Hoya), Dreyer, Feinendegen, Hanz, Dr. Jobst, Lemmrich, Milz, Pfeffermann, Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Sick, Straßmeir, Tillmann, Dr. Waffenschmidt, Weber (Heidelberg), Ziegler, Stutzer, Sauer (Salzgitter), Dr. Köhler (Wolfsburg), Neuhaus, Dr. Kunz (Weiden), Dr. Jenninger, Susset und der Fraktion der CDU/CSU**

**– Drucksache 8/3066 –**

**Sicherung der Treibstoffversorgung des gewerblichen Verkehrs**

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft – III C 1 – 02 75 80 – hat mit Schreiben vom 7. August 1979 namens der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die aktuellen und mittelfristigen Probleme der Treibstoffversorgung
  - a) bei den privaten und öffentlichen Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs,
  - b) im Taxigewerbe,
  - c) im Straßengüterverkehr,
  - d) bei der Deutschen Bundesbahn,
  - e) im Luftverkehr,
  - f) in der Schiffahrt?

Die im Rahmen der Internationalen Energie-Agentur monatlich erhobenen Daten zur Versorgungslage, die neben dem laufenden Monat auch die vorausgegangenen und folgenden beiden Monate mit einbeziehen, zeigen eine insgesamt ausreichende Versorgung der Bundesrepublik mit Mineralöl. Nach der jüngsten Erhebung Mitte Juli 1979 kann für Januar bis September mit einer Steigerung der Rohöleinfuhren von + 17,5 v. H. bei einem gleichzeitigen Rückgang der Mineralölprodukteneinfuhren von — 25,1 v. H. gerechnet werden. Dies entspricht einer insgesamt um 2,4 v. H. besseren Versorgung als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dabei ist außerdem zu berücksichtigen, daß erfahrungsgemäß die tatsächlichen Einfuhren höher als ihre Vorausschätzungen sind. Der Verbrauch ist im 1. Halbjahr um 2,8 v. H. gestiegen.

Dieses globale Versorgungsbild gilt im wesentlichen auch für die Treibstoffversorgung in den angesprochenen Bereichen. Weil es sich jedoch um ein globales Bild handelt, das Unterschiede zwischen den Gesellschaften und insbesondere auch auf der Handelsstufe nicht ausschließt, sind in Einzelfällen auch Versorgungsschwierigkeiten auf der Verbraucherebene aufgetreten, wobei aber mengenmäßige Versorgungsprobleme in allen Fällen durch die Mineralölindustrie selbst gelöst werden konnten.

Die Bundesregierung mißt der Versorgung des gewerblichen Verkehrs für den Fall echter Versorgungsstörungen prioritäre Bedeutung zu. Sie sieht bei der geschilderten Sachlage aber keinen Anlaß für administrative Eingriffe in den Markt. Durch solche Eingriffe wird die Versorgungslage nach den Erfahrungen in anderen Ländern nicht verbessert, sondern eher verschlechtert. Die Bundesregierung geht davon aus, daß die Versorgung des gewerblichen Verkehrs auch in der absehbaren Zukunft mit marktwirtschaftlichen Mitteln bewältigt werden kann, wenn international keine neuen, die Versorgungslage verschlechternden Einflüsse wirksam werden.

Aufgetretene Schwierigkeiten resultierten sehr oft aus der unterschiedlichen Preisentwicklung für importierte und in inländischen Raffinerien hergestellte Treibstoffe. Auf den internationalen Mineralölproduktenmärkten sind die Notierungen für Dieselkraftstoff bzw. für das identische Mineralölprodukt leichtes Heizöl wegen der weltweit angespannten Versorgungslage erheblich stärker gestiegen als die Abgabepreise der inländischen Raffinerien. Die Nachfrage konzentrierte sich demgemäß verstärkt auf das Angebot aus inländischen Raffinerien, das aber bei der traditionellen Abhängigkeit des Marktes von Mineralölprodukteneinfuhren – bei Dieselkraftstoff wurden 1978 22 v. H., bei leichtem Heizöl sogar 40 v. H. des Bedarfs importiert – den Bedarf alleine nicht decken kann. Die inländischen Verarbeiter bzw. der von ihnen versorgte Handel haben deshalb im wesentlichen nur ihre traditionellen Kunden im bisherigen Umfang beliefert. Dadurch waren die Verbraucher, die sich bisher ganz oder teilweise aus Importen versorgt haben, gezwungen, sehr viel höhere Preise zu zahlen, wozu sie oft nicht bereit waren. Soweit sich importversorgte Handelsunternehmen ganz aus dem Markt zurückgezogen haben, sind in Einzelfällen bei von ihnen bisher versorgten Verbrauchern auch mengenmäßige Versorgungsschwierigkeiten aufgetreten.

Von diesen Folgen der Preisspaltung sind die Unternehmen, die in der Vergangenheit ihren Bedarf über Ausschreibungen gedeckt haben, überproportional betroffen. In den vergangenen Jahren eines weltweiten Überangebots und des daraus resultierenden Importdrucks haben importversorgte Lieferanten sehr oft die preisgünstigsten Angebote abgegeben und den Zuschlag erhalten.

2. Welche Bereiche des gewerblichen Verkehrs haben sich bisher wegen bereits eingetretener oder befürchteter Engpässe in der Treibstoffversorgung an die Bundesregierung gewandt, und was hat die Bundesregierung daraufhin unternommen?

Die Bundesregierung ist von den Organisationen des privaten und öffentlichen Personennahverkehrs und der Küstenschiffahrt auf die angespannte Versorgungslage aufmerksam gemacht worden. Soweit dabei Maßnahmen zur Ölverteilung und bevorzugten Belieferung einzelner Abnehmer- und Verbrauchergruppen angeregt worden sind, hat die Bundesregierung die Auffassung vertreten, daß bei der gegenwärtigen Versorgungslage die Einführung eines Ölverteilungssystems nicht erforderlich erscheint. Gleichzeitig wurde auf die zwischen Bundeswirtschaftsministerium und Mineralölwirtschaftsverband getroffene Vereinbarung hingewiesen, wonach bei akuten Versorgungsproblemen einzelner Verbraucher der Mineralölwirtschaftsverband durch eine Kontaktaufnahme mit seinen Mitgliedsfirmen eine ausreichende Versorgung sicherzustellen sucht. Diese Vereinbarung hat sich in der Zwischenzeit in einer Reihe von Einzelfällen bewährt.

3. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Belieferung der Selbstverbraucheranlagen im gewerblichen Verkehr?

Die Versorgung über Selbstverbraucheranlagen spielt im Dieselskraftstoffmarkt im Verhältnis zur Versorgung über Tankstellen die weitaus größere Rolle. Nur ca. 15 v. H. des Dieselskraftstoffmarktes wird über das Straßentankstellennetz abgewickelt. Die Aussagen zur Versorgungslage beziehen sich deshalb ganz wesentlich auch auf die Versorgung der Selbstverbraucheranlagen.

4. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die dabei zu Tage getretene Preisgestaltung?

Die Belieferung von Selbstverbraucheranlagen, das sogenannte Verbrauchergeschäft, war in den vergangenen Jahren eines weltweiten Überangebots und des daraus resultierenden Importdrucks besonders wettbewerbsintensiv mit der Folge, daß die Dieselskraftstoffpreise im Verbrauchergeschäft deutlich unter den im Straßentankstellennetz geforderten Preisen lagen. Seitdem der Importdruck nicht mehr besteht, ist dieser Preisabstand geringer geworden. Für Importware hat er sich sogar umgekehrt. Die inländischen Raffineriegesellschaften bzw. der von ihnen versorgte Handel haben die Dieselskraftstoffpreise im Verbrauchergeschäft stärker angehoben als an den Tankstellen, wenn auch die Preise im Verbrauchergeschäft in der Regel noch unter den Tankstellenpreisen liegen. Für Importware allerdings wird wegen des erwähnten sehr viel stärkeren Anstiegs der Notierungen auf den internationalen Mineralölproduktenmärkten im Verbrauchergeschäft ein höherer Preis als an den Tankstellen gefordert. Dies hat in Einzelfällen dazu geführt, daß bis-

her ausschließlich aus Selbstverbraucheranlagen versorgte Unternehmen verstärkt das öffentliche Tankstellennetz benutzen.

5. Ist der Bundesregierung bekannt, daß insbesondere kleinere Verkehrsunternehmen Schwierigkeiten bei der Treibstoffversorgung haben, und was gedenkt sie zu tun?

Mengenmäßige Versorgungsschwierigkeiten sind bisher wie oben ausgeführt nur in Einzelfällen aufgetreten, die aber durch die Mineralölindustrie selbst gelöst werden konnten. Die Bundesregierung beabsichtigt gegenwärtig nicht, zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.