

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/9423 –

Ölversorgung

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Erdölbevorratungsverband hält strategische Reserven für die Ölversorgung bereit. In Deutschland wurden vier Mal strategische Ölreserven freigegeben, zuletzt im Einklang mit der EU und den USA im Jahr 2022, als die Preise am Ölmarkt infolge des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine stark gestiegen waren. Die USA haben nach gegenwärtigem Stand Medienberichten zufolge 40 Prozent ihrer strategischen Reserve freigegeben (<https://www.politico.com/news/2023/10/16/biden-oil-reserve-fuels-00121298>). Infolge der aktuellen Entwicklungen im Nahen Osten sind zuletzt die Rohölpreise gestiegen (<https://www.faz.net/aktuell/finanzen/finanzmarkt/oelpreise-steigen-deutlich-lage-im-nahen-osten-im-fokus-19250951.html>).

1. Wie viel Prozent der deutschen Erdölreserve hat die Bundesregierung im Jahr 2022 freigegeben?

Der Erdölbevorratungsverband, Körperschaft des öffentlichen Rechts, hat aus der vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz am 4. März 2022 veröffentlichten Fünfte(n) Verordnung über die Freigabe von Vorräten des Erdölbevorratungsverbandes (5. ErdölFrV) 1,93 Prozent seiner Reserven freigegeben. Es ist darauf hinzuweisen, dass sich die Erdölreserven nicht im Eigentum des Bundes befinden, sondern dem Erdölbevorratungsverband gehören, der sich aus den Beiträgen seiner Pflichtmitglieder aus der Mineralölwirtschaft finanziert.

2. Welcher Erlös wurde für die freigegebene Menge aus der Erdölreserve erzielt?

Der Erdölbevorratungsverband, Körperschaft des öffentlichen Rechts, hat aus der vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz am 4. März 2022 veröffentlichten Fünften Verordnung über die Freigabe von Vorräten des Erdölbevorratungsverbandes (5. ErdölFrV) einen Gesamtbetrag in Höhe von 290,8 Mio. Euro netto, d. h. ohne Energiesteuer und ohne die gesetzliche Umsatzsteuer, erlöst.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz vom 1. Dezember 2023 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Dem vorgenannten Erlös lagen insgesamt 223.769 Tonnen Erdöl, 77.541 Tonnen Dieselkraftstoff und 41.833 Tonnen Heizöl Extra Leicht zugrunde. Die Freigabe umfasste einen Ablieferungszeitraum von zwei Monaten.

Von dem zuvor genannten Gesamtbetrag entfallen 93,4 Millionen Euro auf Mineralölerzeugnisse, die nach Beendigung der Freigabe zu den am Markt bekannten Preisnotierungen wiedereingedeckt wurden (siehe hierzu die Antwort zu Frage 3).

Weitere 172,8 Mio. Euro entfallen auf Ablieferungen von Beständen, im Wesentlichen Rohöl, die vor dem Hintergrund einer sich mit Wirkung ab dem 1. Juli 2022 um 1.121.000 Tonnen Rohöläquivalent (COE) auf 20.656.000 Tonnen COE abgesenkten Bevorratungspflicht nicht wiederbeschafft wurden.

Ein verbleibender Erlösbetrag in Höhe von 24,5 Mio. Euro betrifft Produktbestände, deren Wiedereindeckung geplant, zum derzeitigen Zeitpunkt jedoch noch nicht abgeschlossen werden konnte.

3. Wann, und zu welchen Gesamtkosten hat die Bundesregierung die Erdölreserve nach der Freigabe im Jahr 2022 wieder aufgefüllt?

Die Wiedereindeckung der nach der 5. ErdölFrV freigegebenen Mengen wurde im Zeitraum von Juni 2022 bis Februar 2023 durchgeführt. Der Erdölbevorratungsverband hat dabei Mengen im Umfang von 87.495 Tonnen eingedeckt. Mit Ausnahme von Rohölen wurden dabei 60.547 Tonnen an Dieselkraftstoff, 26.111 Tonnen an Heizöl Extra Leicht und 837 Tonnen Flugturbinenkraftstoff JET A-1 beschafft.

Die Gesamtkosten der Beschaffung der vorgenannten Erdölerzeugnisse betragen 92,7 Mio. Euro netto, d. h. ohne Energiesteuer und ohne die gesetzliche Umsatzsteuer.

Kosten für den Bund sind nicht entstanden.

4. Was ist der aktuelle Füllstand der Erdölreserve?

Mit Stand vom 31. Oktober 2023 hält der Erdölbevorratungsverband folgende Vorräte:

Rohöl 13.898.906 Tonnen

Benzin 1.714.277 Tonnen

Dieselmkraftstoff 4.155.138 Tonnen

Heizöl leicht 1.618.041 Tonnen

Jet A-1 1.114.794 Tonnen.

5. Ab welchem Ölpreis zieht die Bundesregierung einen Einsatz der Erdölreserve in Betracht?

Das Internationale Energieprogramm (IEP) der Internationalen Energieagentur (IEA), die Europäische Richtlinie 2009/119/EG zur Verpflichtung der Mitgliedstaaten, Mindestvorräte an Erdöl und/oder Erdölerzeugnissen zu halten, sowie das nationale Erdölbevorratungsgesetz sieht eine Freigabe von Vorräten des Erdölbevorratungsverbandes vor:

- wenn die Versorgung mit Erdöl und Erdölprodukten erheblich gestört oder unterbrochen ist,

- um Pflichten resultierend aus den Gremien der IEA oder EU zu erfüllen oder
- zur solidarischen Unterstützung der Nachbarstaaten.

Eine Freigabe der Ölreserven aus kommerziellen Gründen oder zur Einflussnahme auf die Ölpreise ist nicht vorgesehen. Die Vorgehensweise der USA, 40 Prozent ihrer Reserven freizugeben, ist deswegen möglich, weil die US-Reserven weit höher sind, als sie als nettoölexportierendes Land an strategischen Reserven vorhalten müssen und sie – im Gegensatz zu Deutschland – staatliche Reserven halten. Die Bundesrohölreserve wurde zwischen den Jahren 1999 und 2004 veräußert.

6. Befindet sich die Bundesregierung mit Ölproduzenten, wie Saudi-Arabien, im Austausch und wirkt auf eine Erhöhung der Ölproduktion u. a. zur Versorgung Deutschlands hin?

Ihre Ölförderquoten bestimmen die ölproduzierenden Länder (OPEC) und OPEC+-Staaten selbst. Die Einflussmöglichkeit von Non-OPEC-Staaten ist eher gering. Der Ein- und Verkauf von Erdöl und Erdölprodukten erfolgt direkt zwischen Ölproduzenten und Mineralölkonzernen über längerfristige Verträge oder für die kurzfristigen Handelsgeschäfte über den Spotmarkt.

7. Auf welche Szenarien in der Entwicklung der Ölversorgung Deutschlands stellt sich die Bundesregierung im Hinblick auf die politischen und militärischen Entwicklungen im Nahen Osten ein?

Die Bundesregierung beobachtet sehr genau die politischen und militärischen Entwicklungen im Nahen Osten und ist vorbereitet für ein eventuelles Ölembargo. Sollte sich ein ähnliches Szenario wie 1973 wiederholen, als mit Ausbruch des Jom-Kippur-Krieges die weltweite Ölversorgung durch die OPEC-Staaten gedrosselt wurde, wäre Deutschland, auch gemeinsam mit den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Internationalen Energieagentur vorbereitet, für 90 Tage des Nettoimports an Mineralölvorräten den Bedarf der Mineralölwirtschaft für Deutschland zu decken und damit die Produktionsfähigkeit der Wirtschaft aufrechtzuerhalten. Ausfallszenarien werden auf Ebene der IEA zusammen mit allen Mitgliedstaaten regelmäßig geübt. Die Tanklager in Deutschland sind gefüllt und die Verteilmechanismen werden entsprechend den Vorgaben des Erdölbevorratungsgesetzes in Deutschland aber auch international nach IEP und EU-Richtlinie 2009/119/EG regelmäßig überprüft.

8. Gibt es von Seiten der Bundesregierung eine Einschätzung dazu, welche Folgen eine Schließung der Straße von Hormus auf die deutsche, europäische und globale Ölversorgung haben könnte?

Die Straße von Hormus ist eine der wichtigsten Schifffahrtswege für die weltweite Ölversorgung. Sie trennt den Persischen Golf vom Arabischen Meer und ist an der schmalsten Stelle knapp 50 Kilometer breit. Die eigentliche Fahrrinne allerdings ist für jede Fahrtrichtung lediglich drei Kilometer breit. Damit wird die Wasserstraße geographisch zu einem leicht kontrollierbaren Punkt.

Durch die Straße von Hormus wird der Großteil des Rohöls sowie große Mengen an Mineralölprodukten (und Erdgases) des Nahen Ostens verschifft. Ein Fünftel des weltweit gehandelten Öls wird über diese Wasserstraße transportiert. Alternativen zu dieser Route gibt es kaum.

Kuwait, Katar und Bahrain sind zur Verschiffung ihrer Ölproduktion zu 100 Prozent auf die Straße von Hormus angewiesen. Der Irak nutzt diese Route, um 90 Prozent seiner Ölexporte zu transportieren. Die Vereinigten Arabischen Emirate können sie teilweise umgehen, indem sie 1,5 Millionen Barrel pro Tag über eine Pipeline von ihren Ölfeldern zum Hafen von Fudschairah am Golf von Oman pumpen. Saudi-Arabien, der weltweit größte Ölexporteur, nutzt die Route, um den größten Teil seines Öls abzutransportieren. Zwar verfügt Saudi-Arabien über eine Pipeline quer durch die Wüste zu einem Exportterminal am Roten Meer und könnten im Fall eines Ausfalls der Route einen kleinen Teil ihrer Produktion umleiten; allerdings reicht dies bei Weitem nicht aus, um die kompletten Rohölexporte zu übernehmen.

Ein Ausfall der Straße von Hormus würde somit erhebliche Auswirkungen auf die deutsche, europäische und globale Ölversorgung haben und außerdem voraussichtlich eine relevante Preissteigerung verursachen. Allerdings sind für den Fall eines solchen Ereignisses die Mitgliedstaaten der IEA sowie der EU im Rahmen ihrer gemeinsamen internationalen Ölkrisenvorsorge gut aufgestellt, um die wirtschaftlichen Schäden der Staaten zu begrenzen. Die Schließung der Straße von Hormus gehört zu den regelmäßigen Krisenübungsszenarien, die auf IEA-Ebene zusammen mit den Mitgliedstaaten geübt werden.

9. Gibt es von Seiten der Bundesregierung eine Einschätzung dazu, welche Folgen für die Ölversorgung in Deutschland sowie Ost- und Mitteleuropa ein Ausstieg von Lukoil in der Raffinerie Burgas/Bulgarien und die damit verbundene Einstellung der Erdöllieferung von Russland an Bulgarien haben könnten?

Lukoil Neftochim Burgas ist mit einer Verarbeitungskapazität von 8 Millionen Tonnen Rohöl pro Jahr die größte Raffinerie auf dem Balkan und wird vom russischen Unternehmen Lukoil über seine Schweizer Tochterfirma Litasco betrieben.

Die Bundesregierung ist in der Angelegenheit eines möglichen Ausstiegs der Lukoil aus der bulgarischen Raffinerie Burgas nicht eingebunden. Daher liegen der Bundesregierung hierzu keine belastbaren Aussagen vor. Wir gehen allerdings davon aus, dass, unabhängig vom Ausgang der Verhandlungen, keine Auswirkungen auf die europäische oder deutsche Versorgungssicherheit mit Mineralöl und Mineralölprodukten zu erwarten sind.

10. Wie viel Erdöl wird nach Kenntnissen der Bundesregierung im Jahr 2023 in die Europäische Union geflossen sein, und wie viel Geld werden russische Staatsunternehmen für die Lieferung erhalten haben?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

11. Wie sind im Schnitt aktuell die Spritpreise in Deutschland?

Die Preise an den Tankstellen sind ungeachtet des Nahostkonflikts die fünfte Woche in Folge gesunken. Laut ADAC-Auswertung vom 21. November 2023 kostet ein Liter Super E10 im bundesweiten Durchschnitt 1,756 Euro, damit 1,1 Cent weniger als in der Vorwoche. Preiswerter als aktuell war Benzin zuletzt Ende März 2023.

Diesel verbilligt sich demnach um 0,8 Cent auf durchschnittlich 1,741 Euro je Liter. Damit ist Diesel erneut günstiger als Super E10.

Der aktuelle Bundesländervergleich weist regionale Unterschiede wie folgt auf:

Super E10 ist in Berlin (durchschnittlich 1,686 Euro) und Hamburg (durchschnittlich 1,723 Euro) derzeit am günstigsten. Am teuersten ist Benzin hingegen zurzeit in Süddeutschland. In Bayern kostet ein Liter Super E10 im Mittel 1,785 Euro und in Baden-Württemberg 1,793 Euro. Damit ist aktuell in Berlin das Benzin 10,7 Cent je Liter billiger als in Baden-Württemberg.

Diesel ist in Rheinland-Pfalz am günstigsten. Ein Liter kostet dort durchschnittlich 1,706 Euro, gefolgt von Niedersachsen mit einem Literpreis von 1,711 Euro. Die höchsten Dieselpreise werden in Bayern aufgerufen. Mit einem durchschnittlichen Literpreis von 1,766 Euro ist Diesel dort sechs Cent teurer als in Rheinland-Pfalz. Zweitteuerstes Bundesland bei Diesel ist Brandenburg mit einem Durchschnittspreis von 1,764 Euro.

12. Wie sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Schnitt aktuell die Spritpreise in an Deutschland angrenzenden Ländern?

Unter den deutschen Nachbarn ist Kraftstoff deutlich günstiger in Polen und etwas günstiger in Tschechien. Im Norden (Dänemark) oder Westen (Frankreich), mit Ausnahme Luxemburg, ist der Kraftstoff teilweise deutlich teurer als in Deutschland. In Österreich ist nur der Liter Benzin circa 10 Cent günstiger als hier. Grundsätzlich ergeben sich die Preisunterschiede weitgehend aus der jeweiligen Höhe der staatlichen Besteuerung (v.a. Energiesteuer- und Mehrwertsteuersatz).

13. Zieht die Bundesregierung eine Wiederholung des sogenannten Tankrabatts von 2022 in Betracht, und wenn ja, ab welchem Preis, und wenn nein, aus welchen Gründen lehnt sie auch unter Berücksichtigung der Mobilitätsanforderungen in dünner besiedelten ländlichen Räumen, in denen die Menschen nicht ohne Weiteres den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nutzen können, einen neuerlichen Tankrabatt ab?

Seitens der Bundesregierung bestehen derzeit keine Pläne zur Wiederholung der im Jahr 2022 umgesetzten temporären Energiesteuersenkung auf Kraftstoffe (sogenannter Tankrabatt). Ziel dieser Maßnahme war es, die damaligen Belastungen für Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft infolge der plötzlich kriegsbedingt gestiegenen Energiepreise kurzfristig abzufedern. Darüber hinaus ist ein allgemeiner Tankrabatt kein adäquates Mittel zur Berücksichtigung der Mobilitätsanforderungen in dünner besiedelten ländlichen Räumen, da die Maßnahme aufgrund ihrer Funktionsweise nicht selektiv für bestimmte Regionen wirken kann.

14. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zu sogenannten fuel switches z. B. in der Industrieproduktion vor, die im vergangenen Jahr zur Einsparung von Gas auf Öl gewechselt sind?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine aktuellen Erkenntnisse vor, da der mögliche Fuel Switch weder angemeldet werden muss noch in anderer Weise statistisch erfasst wird.

