

Interview
02.Juni 2022

Christoph Heinemann im Gespräch mit Andreas Mundt

Christoph Heinemann: Indirekte Spritsubventionen mit der Gießkanne, also auch für Wohlhabende; seit gestern gilt der sogenannte Tankrabatt, den die Bundesregierung auf Wunsch der FDP für drei Monate beschlossen hat. 2,3 Milliarden Euro der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler gibt Christian Lindner dafür aus. Viele Bürgerinnen und Bürger fragen sich allerdings, wer streicht dieses Geld ein, denn die Ölkonzerne sind nicht verpflichtet, die Steuersenkung (35,2 Cent für den Liter Benzin und 16,7 beim Diesel) weiterzugeben. Es fällt auf, dass FDP-Politiker den schwarzen Peter dem Bundeswirtschaftsminister zuschieben wollen – vorgestern Christian Lindner und gestern Christian Dürr, der Fraktionschef der Liberalen im Deutschen Bundestag, bei uns im Deutschlandfunk.

O-Ton Christian Dürr: „Es geht nämlich um kartellrechtliche Fragen, für die der Bundeswirtschaftsminister zuständig ist, und ich finde es gut, dass er öffentlich und auch im Koalitionsausschuss erklärt hat, dass er da genau drauf achten wird, dass dieses Geld, sobald das günstig eingekaufte Benzin dann auch an den Tankstellen ist, dass es entsprechend günstiger abgegeben wird.“

Heinemann: Unterdessen warnt die Internationale Energieagentur vor Engpässen bei der Spiritversorgung in der Urlaubszeit. IEA-Chef Fatih Birol forderte für Deutschland ein Tempolimit, mindestens für die Dauer des Ukraine-Krieges. Das ist ungefähr das Gegenteil von dem, was die Bundesregierung beschlossen hat. Wir haben vor dieser Sendung mit Andreas Mundt gesprochen, dem Präsidenten des Bundeskartellamtes. Erste Frage: Wann kommt der Tankrabatt bei den Bürgerinnen und Bürgern an?

Andreas Mundt: Wenn wir uns den Nachmittag des 1. Juni anschauen, dann können wir konstatieren, dass wir bei E5 und E10 eine Senkung von rund 28 Cent haben und bei Diesel von rund zehn Cent. Das sind noch nicht die Zahlen, die der Tankrabatt in vollem Umfang erlaubt, aber wir sehen schon eine deutliche Senkung der Kraftstoffpreise gegenüber dem Vortag.

Heinemann: Wann kommt der Rabatt flächendeckend an?

Mundt: Das wird von Tankstelle zu Tankstelle unterschiedlich sein. In den Tankstellen selber ist zum Teil noch der Kraftstoff, der zu den höheren Steuersätzen versteuert worden ist. Wenn das abgebaut ist, dann werden alle Tankstellen möglicherweise davon profitieren können und dann sehen wir vielleicht auch in der Fläche noch mehr Senkungen. Aber Prognosen sind da immer nicht so ganz einfach.

Heinemann: Herr Mundt, wie kann verhindert werden, dass die Ölkonzerne unter dem Deckmantel des Embargos jetzt an der Preisschraube drehen?

Mundt: Na ja. Man muss ganz klar konzentrieren, die Konzerne sind ja nicht verpflichtet, die Steuersenkungen an die Autofahrerinnen und Autofahrer weiterzugeben. Das was man im Moment vor allen Dingen machen kann ist, die Preissetzungspolitik der Konzerne ganz eng zu monitoren, und das ist das, was wir tun. Wir haben einen exzellenten Überblick über die Tankstellenpreise über die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe. 15.000 Tankstellen melden

da mehr oder weniger in Echtzeit die Preise an das Bundeskartellamt. Wir geben die Preise weiter an die berühmten Tankapps.

Parallel dazu haben wir eine Untersuchung eingeleitet auf der Raffinerie- und Großhandelsebene, so dass wir am Ende des Tages wirklich verstehen wollen, welchen Einfluss hat der Rohölpreis auf die Preissetzung auf der Raffinerieebene und wie setzt sich das dann wiederum fort auf der Tankstellenebene. Was ich damit sagen will ist letzten Endes, dass die Mineralölkonzerne ihre Preispolitik zumindest zum gegenwärtigen Zeitpunkt wirklich unter dem Brennglas des Bundeskartellamtes durchführen, und diese Transparenz hat für uns den unschätzbaren Vorteil, dass wir zumindest die guten und die richtigen Fragen und unter Umständen auch sehr unangenehme Fragen stellen können.

Heinemann: Aber wenn ich Sie richtig verstanden habe, dann können die Konzerne die Preise gestalten wie sie wollen. Das heißt, wenn es schlecht läuft, sind die ganzen Steuersubventionen, die Milliarden in den Wind geschossen?

Mundt: Die Konzerne sind nicht verpflichtet, von Gesetzeswegen den Tankrabatt an die Verbraucherinnen und Verbraucher weiterzugeben. Deswegen ist ja genau das Monitoring im Moment so extrem wichtig, damit die Konzerne wirklich genau wissen, da ist jemand, der genau hinguckt und der ihre Preispolitik nachvollzieht. Im Übrigen ist es auch so: Wenn wir Absprachen vorfinden, können wir das auch wiederum ahnden mit hohen Bußgeldern. Aber noch mal: Eine Verpflichtung der Mineralölkonzerne, diesen Rabatt weiterzugeben, eine feste oder harte Verpflichtung gibt es in diesem Sinne nicht.

Heinemann: Das heißt, wie gesagt: Wenn es schlecht läuft, dann ist das Geld umsonst investiert?

Mundt: Es ist ja zunächst mal eine gute Nachricht, dass wir zum 1. Juni eine Senkung der Preise im Bereich von 28 Cent für E5, E10 und zehn Cent für Diesel sehen. Das konstatieren wir erst mal. Das weitere Preisgebaren über den 1. Juni hinaus ist ja nicht weniger wichtig, weil wir dauerhaft versuchen müssen sicherzustellen, dass der Tankrabatt auch tatsächlich ankommt. Das ist eine komplexe Gemengelage, aber das ist bei Preissetzung ja oft so.

Heinemann: Herr Mundt, Sie haben eben gesagt, Sie schauen sich das genau an. Wann ist denn zuletzt in der Mineralölwirtschaft es gelungen, Absprachen aufzudecken?

Mundt: Wir haben in der Vergangenheit keine Hinweise auf Absprachen unter den Mineralölkonzernen gefunden. Ich muss ganz ehrlich sagen: Nach meinem Wissen, ich kenne keine Kartellbehörde oder Wettbewerbsbehörde, die dort mal Absprachen gefunden hat. Das ist auch richtig für das Bundeskartellamt. Man muss vielleicht ganz nüchtern zur Kenntnis nehmen, dass wir es mit einem extrem transparenten Markt zu tun haben. Die Unternehmen sind überwiegend vertikal integriert. Sie kennen die Preise ihrer Wettbewerber an den Tankstellen. Sie sind in der Lage, sehr schnell aufeinander zu reagieren. Mit anderen Worten: Vielleicht muss man einfach auch die nüchterne Erkenntnis walten lassen, dass wir es hier mit einem sehr schnellen Abgucken und Nachmachen zu tun haben. Jedenfalls wir haben in der Vergangenheit, obwohl wir uns mit der Branche seit mehr als zehn Jahren mehr als intensiv befassen, keine Hinweise darauf gefunden, dass es Absprachen gibt.

Heinemann: Sie haben keine gefunden. Heißt aber nicht unbedingt, dass es keine gab.

Mundt: Wir haben keine Hinweise gefunden darauf, dass es Absprachen gab.

Heinemann: Herr Mundt, viele Bürgerinnen und Bürger wundern sich ja, dass es bei uns immer eine Achterbahnfahrt gibt mit den Preisentwicklungen. In Österreich gibt es nur sehr minimale Preisunterschiede pro Tag. Wieso ist das Tanken in Deutschland immer eine Art Schnäppchenjagd?

Mundt: Na ja. Es gibt gewisse Länder, wo die Vorgabe gemacht wird, dass die Preise nicht beliebig oft am Tag verändert werden dürfen. Ich selber störe mich gar nicht so sehr daran, dass die Preise sich bewegen, weil das für die Autofahrerinnen und Autofahrer auch die Chance birgt, dass sie vielleicht preiswerter tanken. Wenn Sie sich die Unterschiede mal anschauen, dann sehen Sie bis zu 13 Cent an einer einzigen Tankstelle als Preisunterschied an einem Tag. Wenn Sie innerhalb einer Stadt gucken, dann sind es bis zu 24 Cent. Davon kann der Verbraucher oder die Verbraucherin ja auch profitieren.

Heinemann: Ist aber doch auch nervig. Beim Bäcker ist das Brötchen ja auch nicht morgens teurer, wenn mehr Leute Brötchen essen wollen als mittags.

Mundt: Ich meine, Wettbewerb – das habe ich schon öfter gesagt – kann auch schon mal anstrengend sein, und zwar insofern, als man auf eine App auf seinem Smartphone gucken sollte und dann auch versuchen sollte, einen guten Zeitpunkt zu erwischen. So anstrengend ist es im Übrigen auch nicht. Wir wissen viele Faustformeln. Wir wissen zum Beispiel, dass man auf keinen Fall morgens zwischen fünf und acht Uhr tanken sollte, oder wenn, nur wenig, und wir wissen auch, dass es abends zwischen 18 und 22 Uhr am billigsten ist, und wir wissen auch, dass eine Tankstelle, die normalerweise preiswert ist, normalerweise immer preiswert ist. Es gibt erstens diese Faustformeln und wenn man sich nach denen richtet, ist man schon in der Lage, auch vielleicht einiges zu sparen. Und vor allen Dingen: Ich hoffe, möglichst viele Autofahrerinnen und Autofahrer haben eine App auf ihrem Smartphone, um die Preise in der unmittelbaren Umgebung wirklich vergleichen zu können, und das lohnt sich. Im Moment können Sie bei einer Tankfüllung von 50 Euro schnell mal zehn Euro sparen. Das mag manchmal ein bisschen nervig sein, aber es bietet vielleicht auch die Möglichkeit, preiswerter an seine Tankfüllung zu kommen.

Heinemann: Sie haben in einem Papier, aus dem die Tageszeitung „Die Welt“ zitiert hat, die Formulierung benutzt, es gäbe eine eingeschränkte Wettbewerbsintensität im Kraftstoffmarkt. Was ist damit genau gemeint?

Mundt: Damit ist gemeint, dass wir es am Kraftstoffmarkt aus unserer Sicht mit einem Oligopol zu tun haben. Es sind relativ wenig Unternehmen, die hier aktiv sind. Die Unternehmen sind oft vertikal integriert. Das heißt, sie fördern nicht nur das Öl, sondern sie transportieren es auch in verschiedene Länder. Dort wird es raffiniert und dann geht es an die Tankstelle und immer sind die Mineralölkonzerne am Werk. Und wie gesagt, es sind relativ wenige hier bei uns in Deutschland. Deswegen gehen wir davon aus, dass wir es mit einem Oligopol zu tun haben, wohl gemerkt nicht mit einem wettbewerbslosen Oligopol, aber mit einem Oligopol, innerhalb dessen der Wettbewerb eingeschränkt ist. Deswegen sind wir auch bei der Fusionskontrolle beispielsweise, wenn es um den Erwerb von Tankstellen geht, sehr streng und erlauben diese Fusionen oft nur unter harten Auflagen für die Unternehmen. Insofern ist dieser Befund, dass der Wettbewerb eingeschränkt nur herrscht, auch Gegenstand unserer täglichen Arbeit, zumindest in der Fusionskontrolle im Mineralölbereich.

Heinemann: Herr Mundt, wann werden Sie verlässlich erfasst haben, ob diese Steuersubventionen tatsächlich jetzt dauerhaft flächendeckend zu minderen Benzin- und Dieselpreisen führen werden, und zwar in dem von der Regierung beschlossenen Umfang?

Mundt: Inwieweit das verlässlich erfassbar ist, ist eine andere Frage. Sie müssen ja immer sehen: Es gibt sehr viele Faktoren, die Einfluss nehmen auf die Preise. Das ist ja nicht nur die Steuer. Die Steuer hat allerdings einen hohen Anteil am Preis. Das ist nicht nur die Steuer; das sind viele andere Dinge. Wir haben gesehen, dass wir im Zuge dieses Ukraine-Krieges eine Entkopplung gesehen haben zwischen dem Rohölpreis und dem Raffinerie-beziehungsweise Großhandelspreis und den Tankstellenpreisen. Da spielen sehr, sehr viele Faktoren eine Rolle, die in die Preisfindung, in die Preissetzung hineinfließen. Das heißt,

dass man verlässlich wirklich feststellt, inwieweit dieser Rabatt tatsächlich weitergegeben wird, das ist sicherlich eine schwierige Frage.

Was ich zusagen kann ist, dass wir uns im Moment bemühen, so viel Transparenz wie irgendwie möglich in diese Preisfindung reinzubringen, über die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe und die parallel laufende Untersuchung im Raffineriebereich und im Mineralölgroßhandelsbereich.

Heinemann: Aber es ist doch ein merkwürdiges Vorgehen, dass man etwas beschließt und direkt eine Kontrollbehörde danebenstellen muss, die sich das genau anguckt.

Mundt: Das ist nun mal so, dass die Politik diesen Tankrabatt, diese Steuersenkung beschlossen hat, ohne in irgendeiner Form eine Verpflichtung der Unternehmen vorzunehmen, dass die auch dann weitergegeben werden muss. Das nehme ich als Befund erst mal einfach zur Kenntnis. Und das Bundeskartellamt bemüht sich jetzt, so viel Licht und Transparenz wie irgendwie möglich in den Vorgang zu bringen.

Äußerungen unserer Gesprächspartner geben deren eigene Auffassungen wieder. Der Deutschlandfunk macht sich Äußerungen seiner Gesprächspartner in Interviews und Diskussionen nicht zu eigen.

Äußerungen unserer Gesprächspartner geben deren eigene Auffassungen wieder. Der Deutschlandfunk macht sich Äußerungen seiner Gesprächspartner in Interviews und Diskussionen nicht zu eigen.