

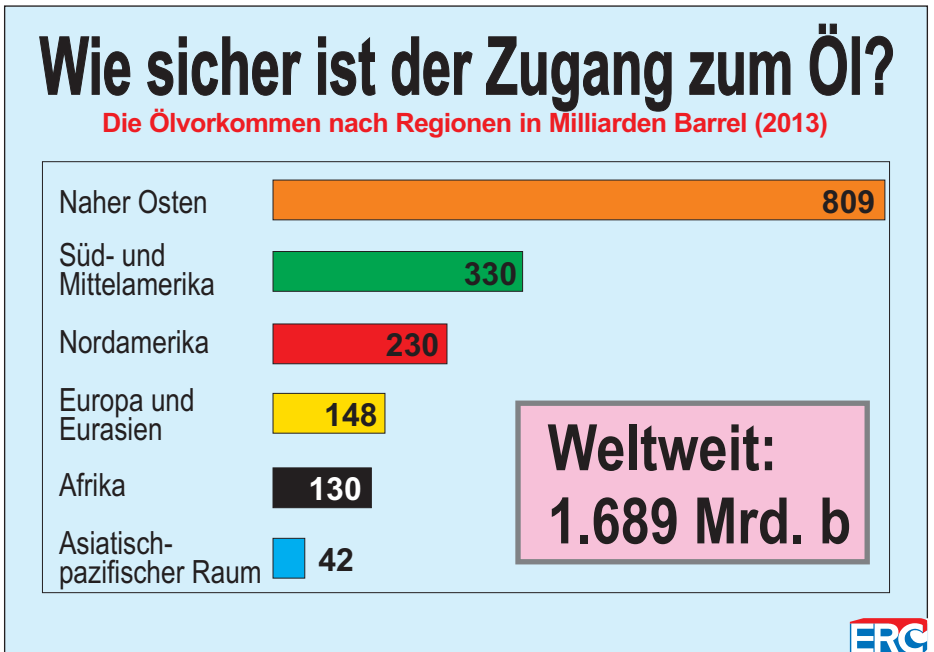
Marktdaten²⁰¹⁵

für den Handel mit
Heizöl und Dieselkraftstoff

Produktion: Werner Orlik

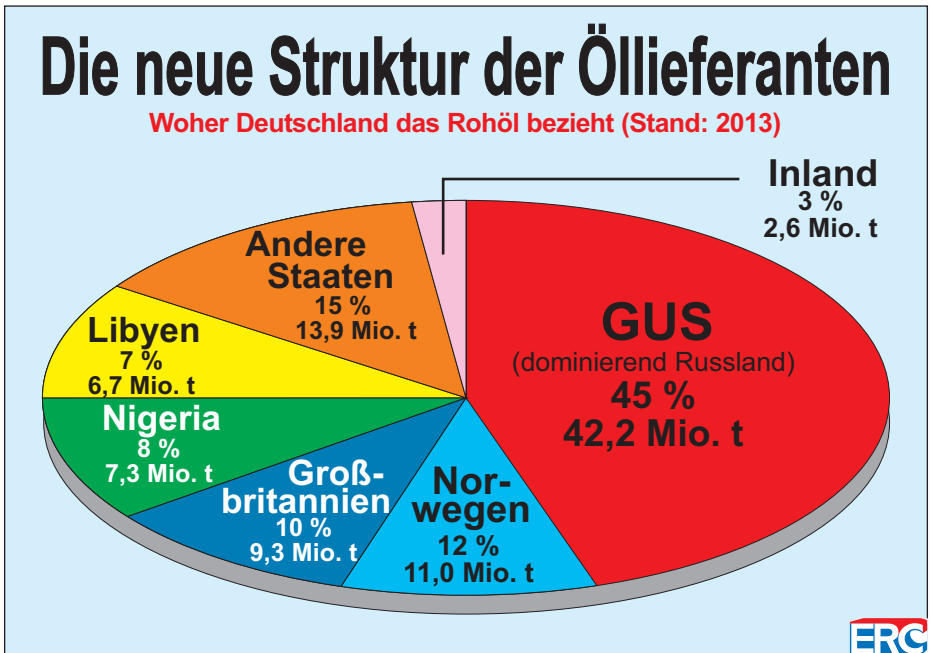


Grafik 1



Knapp die Hälfte der weltweiten Ölvorkommen lagert im Nahen Osten – in einer Region, die großflächig unter Hochspannung steht. Und auf längere Sicht werden auch Ölscheichtümer wie Saudi-Arabien, Katar und Kuwait mit ihrer archaischen Feudalpolitik kentern. Das brächte die derzeit noch sichere Ölversorgung der Welt in gewaltige Turbulenzen. Zwar: Das Ölbedarfsland Nr. 1, die USA, hat sich über das Schieferöl vorerst autark gemacht, und die wirtschaftlich maßgebenden europäischen Länder mühen sich ernsthaft, ihre Abhängigkeit vom Öl zu mindern. Aber: Weltweit wird der Hunger nach Öl größer und größer. Vor allem in Fernost. Die Tanker nehmen Kurs auf China.

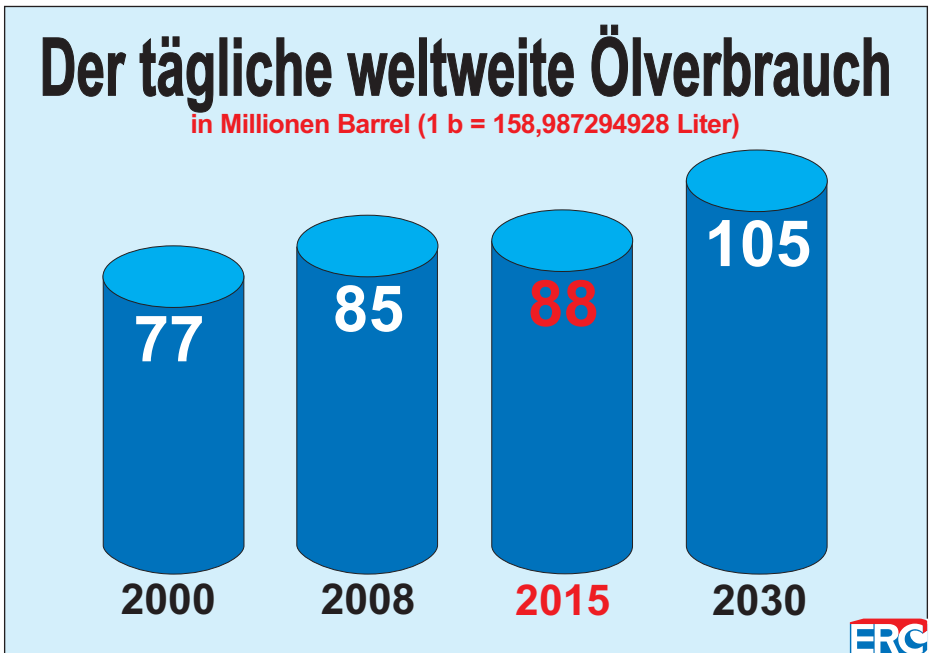
Grafik 2



Die Struktur der Länder, aus denen Deutschland Öl bezieht, hat sich innerhalb eines Jahres nicht unerheblich verändert. Hauptlieferant sind jedoch nach wie vor - und absatzsteigernd - die GUS-Staaten, angeführt von Russland (45 %).^{*} Auf den ersten Blick beunruhigt das eingedenk der jüngsten Entwicklung. Jedoch, Putin kann noch solange halbnackt auf Tigern reiten oder den russischen Bären machen, er braucht für sein Öl Abnehmer, weil ihm das Geld ausgeht. Die Wirtschaft seines Riesenreichs liegt am Boden. Mit einem Energie-Embargo würde sich Wladimir Wladimirowitsch P. auch noch ins andere Knie schießen.

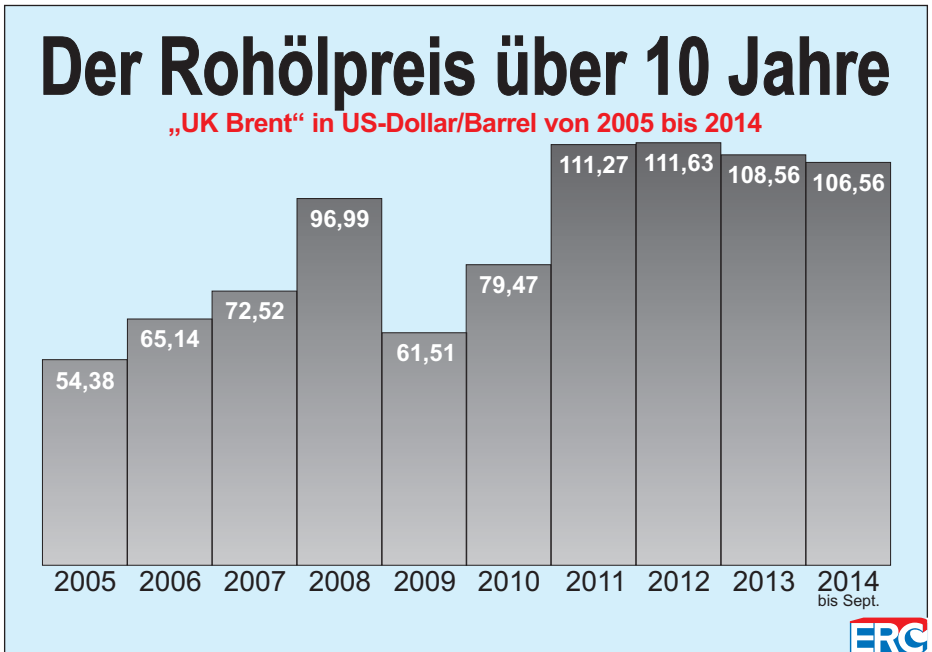
^{*}) GUS = Gemeinschaft Unabhängiger Staaten. Mitglieder sind u.a. Russland, Usbekistan, Kasachstan. Die Ukraine trat im März 2014 aus.

Grafik 3



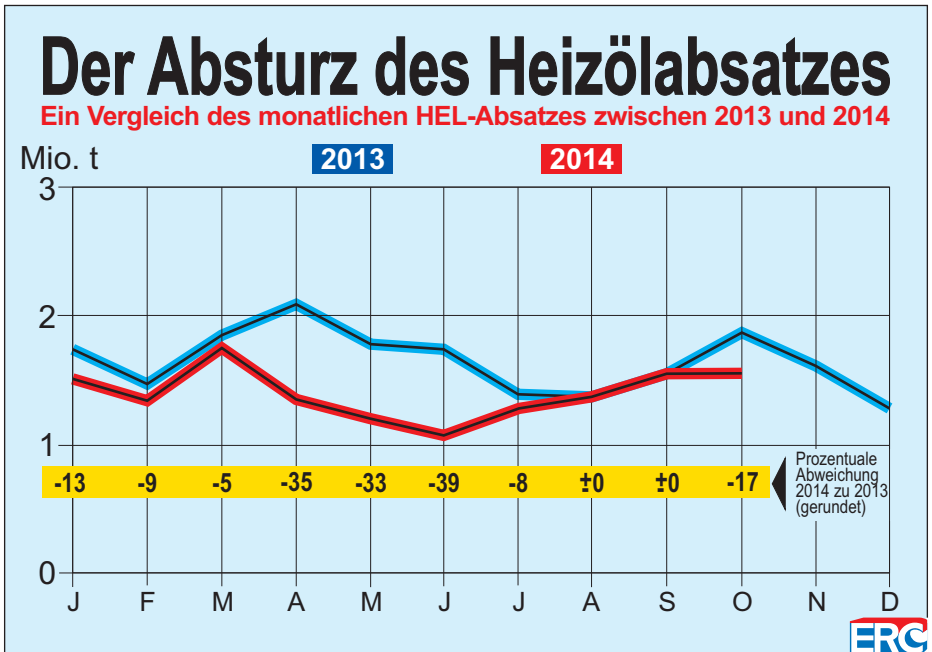
Ölmengen sind, wenn es nicht gerade um die private Bevorratung geht, wegen ihrer Größenordnungen schwer vorstellbar. Wir haben den täglichen weltweiten Ölverbrauch in Barrel umgerechnet (1 Barrel ~ 159 Liter), um die Bedarfszunahme einigermaßen begreifbar darstellen zu können. Wie in Grafik 1 behauptet, nimmt die Ölnachfrage konstant zu: auf der Basis 2000 bis zum Jahr 2030 um 36 % und auf der Basis 2015 in den nächsten 15 Jahren um 19 %. Die heutigen 88 Millionen Barrel pro Tag werden 2030 auf 105 Millionen Barrel angewachsen sein. Das entspricht dann mehr als 8,3 Millionen 2.000-Liter-Partien. Tag für Tag.

Grafik 4



2005 kostete ein Barrel Rohöl der Qualität "UK Brent" im Mittel 54,38 US-Dollar, 2014 durchschnittlich fast das Doppelte: 106,56 US-Dollar. Up, up and away! Frage: Verteuert sich Rohöl kontinuierlich, jedenfalls in US-Dollar? Das kann man nicht sagen. In den Jahren 2006, 2007 und 2008 stieg der Rohölpreis um 20, 11 und 34 %. 2009 fiel er um 37 %. Danach ging's wieder rauf. Um 29 und satte 40 %. Und seit 2012 geht es auf dem Markt vergleichsweise ruhig zu. Die prozentualen Veränderungen hatten zuletzt vor dem Komma höchstens eine 1. Erstaunlich angesichts der Brandherde auf unserem Globus.

Grafik 5



Bei leichtem Heizöl erlebte der Handel 2014 das Gegenteil der klassischen VW-Werbung: Es läuft nicht, läuft nicht und läuft nicht. Das BAFA wird Ende Februar 2015, wenn sie die Daten auch für den Dezember zusammengetragen hat, als Jahresabsatz so um die 17 Millionen Tonnen ausweisen.* Allenfalls 18 Millionen Tonnen. Das würde ein Minus gegenüber 2013 von 9 bis 14 % bedeuten. Nach der Ursache muss man nicht lange forschen. Es lag primär am - aus "egoistischer" Brennstoffhändlersicht - viel zu warmen Wetter, insbesondere im zweiten Quartal. Siehe dazu Grafik 6.

*) BAFA = Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Eschborn

Grafik 6

Warum Heizöl 2014 nicht lief

Ein Temperaturvergleich mit früheren Jahren am Beispiel Frankfurt/Main

Jahreszeit	2010	2013	2014
Winter*	0,7 °C	2,2 °C	5,0 °C
Frühling	9,9 °C	8,7 °C	12,3 °C
Sommer	19,7 °C	20,0 °C	19,1 °C
Herbst	10,1 °C	11,1 °C	?

*) Winter = 2009/2010 – 2012/2013 – 2013/2014



Wie "grausam" warm es 2014 war (die Daten für den Herbst lagen bei Redaktionsschluss noch nicht vor), dokumentiert die Statistik des Deutschen Wetterdienstes. Die Darstellung der Temperaturverläufe in Quartalen entspricht den saisonalen Gegebenheiten des Heizölhandels am ehesten. 2010 und 2013 belegen, wie kalt, frisch, warm und lau das Wetter normalerweise ist. Und was 2014 mit dem Klima los war, erklärt sich im Vergleich mit 2013 von selbst. Die Abweichung der Temperaturen vom Normalen ist, wissenschaftlich gesehen, gigantisch – und spielt den Vertretern der Klimawandel-Theorie in die Karten. Aber das ist ein ganz anderes Thema.

Grafik 7

Der große Gradtagsschwund

Gradtage je Monat nach VDI 1307 am Beispiel Frankfurt/Main*

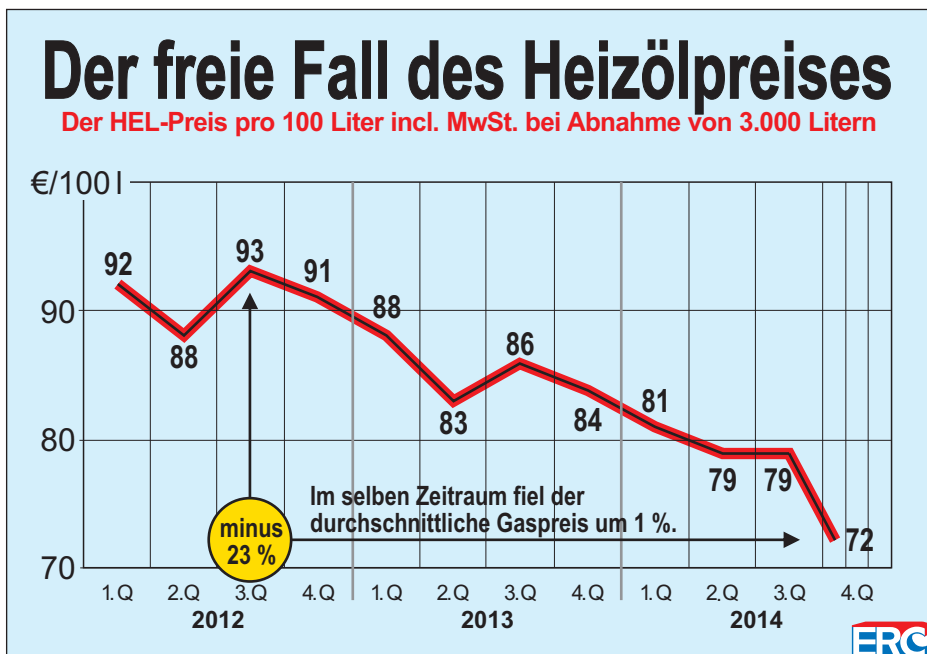
Monat	Ø aus 2004 bis 2013	2014	Abweichungen der Gt vom 10-Jahre-Mittel
Januar	557,9	474,9	83,0 Gradtage weniger
Februar	498,6	399,9	98,7 Gradtage weniger
März	428,7	344,4	84,3 Gradtage weniger
April	232,6	165,7	66,9 Gradtage weniger
Mai	126,2	153,3	27,1 Gradtage mehr
Juni	35,4	5,3	30,1 Gradtage weniger
Juli	5,3	6,9	1,6 Gradtage mehr
August	9,3	46,2	36,9 Gradtage mehr
September	94,8	45,1	49,7 Gradtage weniger

*) Januar bis September 2014 (Redaktionsschluss)



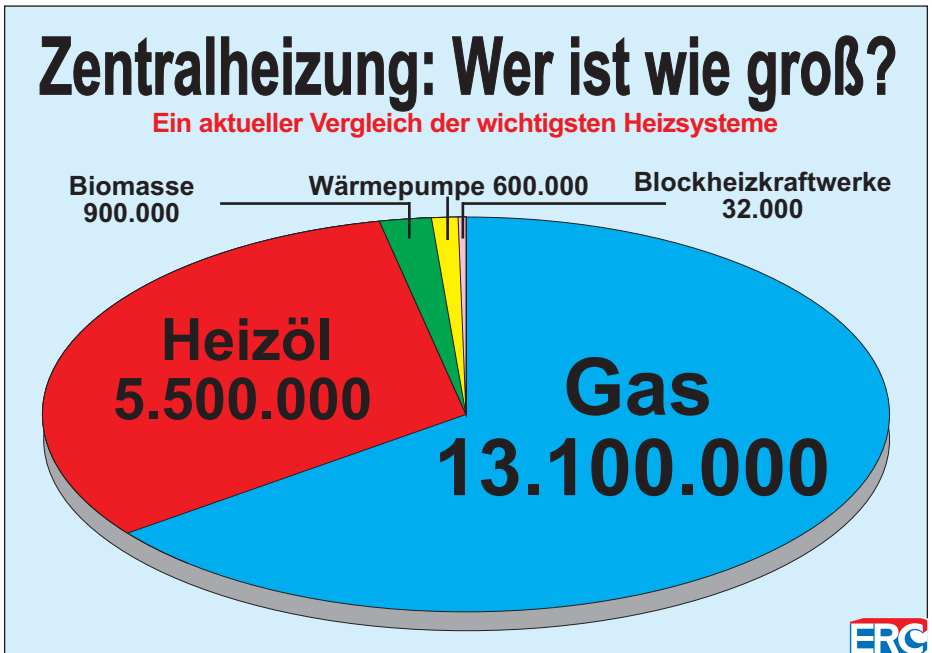
Die hohen Temperaturen in 2014 schlugen sich, logisch, auch in den Gradtagen nieder. In den ersten vier Monaten 2014 war der Einbruch horrend. Von Januar bis April fehlte in der Summe ein ganzer Gradtagmonat (minus 333 Gt)! Das war die mathematische Erklärung für die miese Auftragslage – Frust in Zahlen. Man kann die Gradtagzahlen indes auch rein als Marketinginstrument sehen. Sie sagen dem Händler, der sie nutzt, wann er bei einem Kunden in Sachen Heizöllieferung anklopfen sollte. Weil sich aus den GTZ der aktuelle Füllstand im Kundentank ausreichend genau ableiten lässt.

Grafik 8



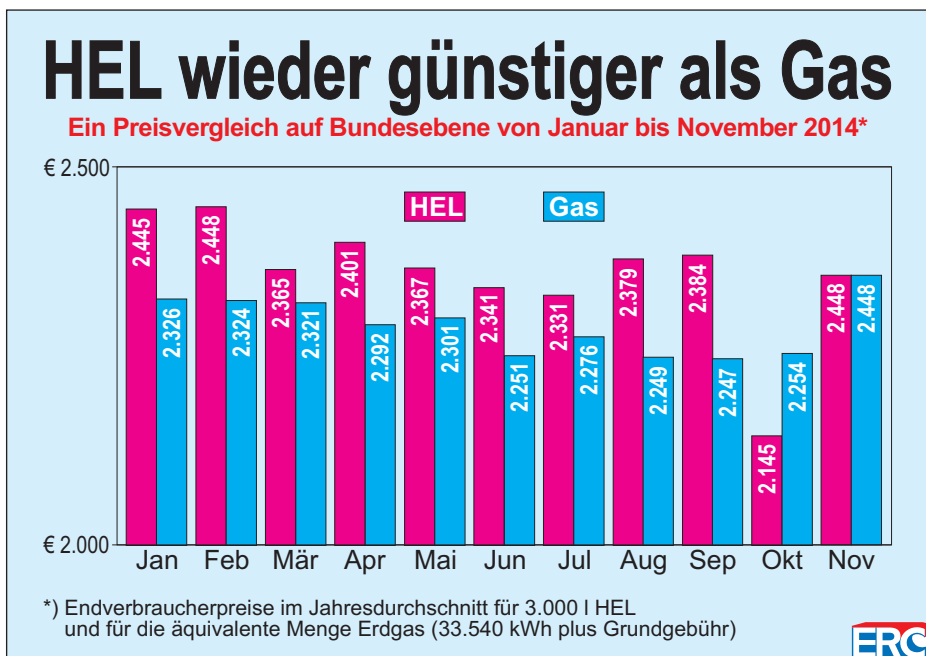
Leichtes Heizöl hat sich seit Herbst 2012 um 23 % verbilligt und den Preis für Erdgas vom Oktober 2004 erstmals wieder unterlaufen. Es sieht auch so aus, als setze sich dieser Trend vorerst fort. Breiter Hintergrund: Öl ist zur Zeit im Überfluss auf dem Markt. Saudi-Arabien entschied auf der OPEC-Konferenz im letzten November, den Preis seines Öls nicht zu erhöhen (primär, um das Schieferöl in den USA abzuwürgen). Und hierzulande hält sich die Nachfrage der gut eingedeckten Klientel in Grenzen. Dass die Gasbranche ihr Produkt im selben Zeitraum durchschnittlich nur um 1 % verbilligte, belegt einmal mehr den Vorteil des Heizöls: Es versteckt sich nicht hinter einem Tarif.

Grafik 9



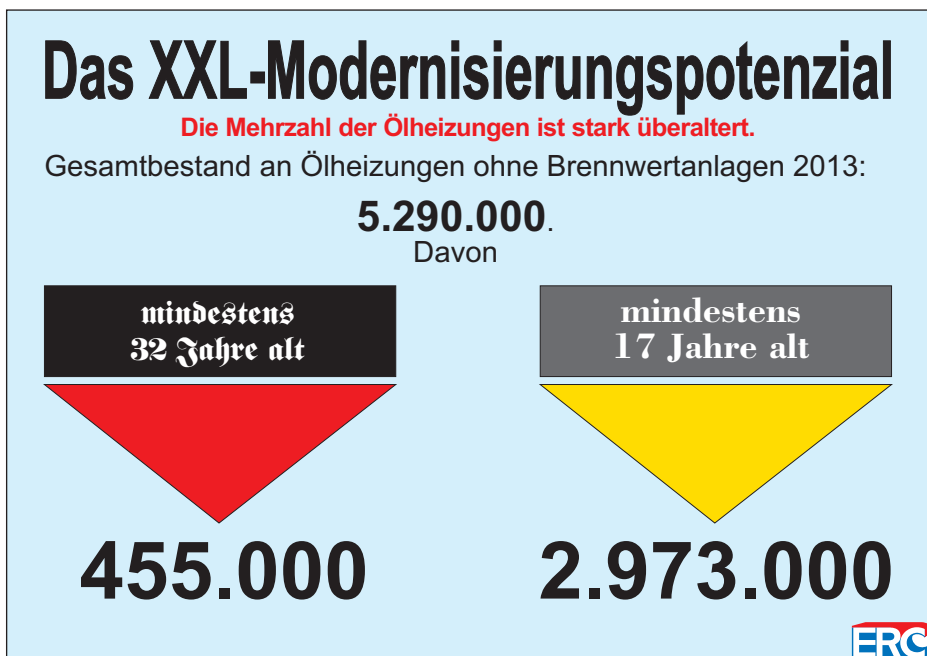
Für die Medien sind die neuen Heiztechniken ungleich interessanter als die herkömmliche Öl- oder Gasheizung. Entsprechend einseitig fällt die Berichterstattung aus. Was dabei untergeht, ist die an den Stückzahlen gemessene Bedeutungslosigkeit von Biomasse-Heizungen, Wärmepumpen und kleinen BHKWs. Von den 21,7 Millionen Zentralheizungen in Deutschland laufen 12,8 Millionen mit Gas und 5,5 Millionen mit Öl. Macht zusammen 18,3 Millionen. Oder knapp 85 %. Die Mini-BHKW lassen in unserer Grafik kaum noch darstellen. Es sind wenige tausend. (Von den solarthermischen Assistenzheizungen gibt es inzwischen 1,9 Millionen.)

Grafik 10



Jahreslang war er **das** Argument pro Ölheizung im Wettbewerb mit der Gasheizung: der günstigere Preis des Brennstoffs. Dann, gegen Ende 2010, hatte die Gasheizung auch diesen Vorteil kassiert. Für den Energieträger Heizöl sprach nur noch, dass sein Preis im Gegensatz zum Tarif des Erdgasanbieters verhandelbar war – aber eben auf höherem Niveau. Diese Freiheit war also real nicht viel wert. Das änderte sich im Oktober 2014 wieder. Und zwar überraschend deutlich. Eine Eintagsfliege? Das ist nicht anzunehmen. Die Fakten sprechen eher für einen zumindest mittelfristig niedrigen Rohöl- und damit wohl auch Heizölpreis. (Siehe dazu Grafik 8.)

Grafik 11



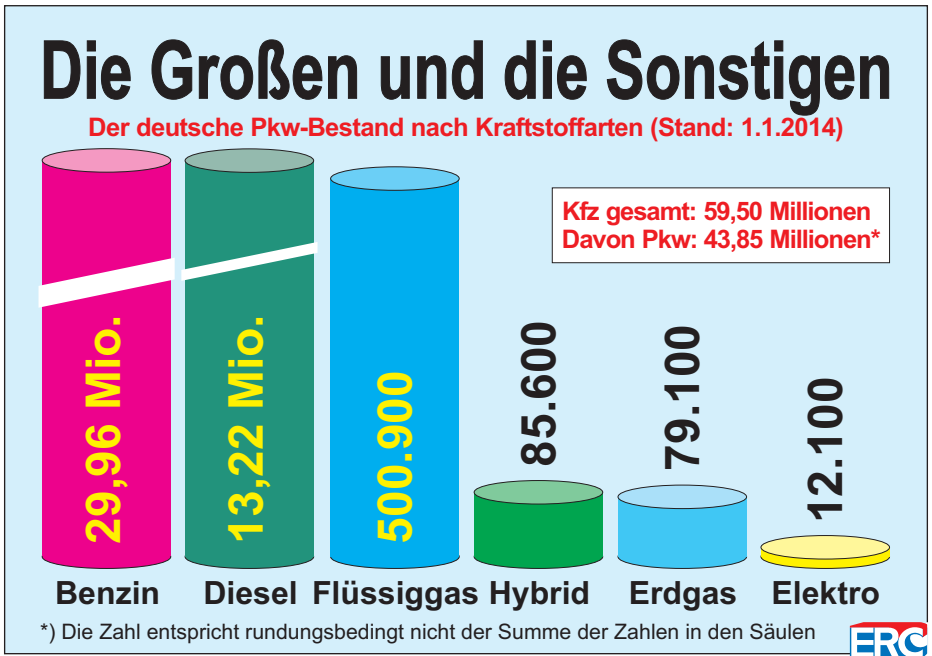
Im Neubausektor spielt die Ölheizung keine Rolle mehr. Es ist müßig, darüber nachzudenken. Der Bestand an Ölheizungen aber ist riesig. Der Bundesverband des Schornsteinfegerhandwerks zählte 2013 ohne Brennwertanlagen 5.290.000 Ölheizungen. Wovon weit knapp zweidrittel längst sanierungsbedürftig ist – ein gewaltiger Markt. Vielleicht jedoch nur auf dem Papier. Von der Front hört man, dass sich die Verbraucher bei einem Komplett-austausch von Brenner und Kessel in der Regel für den Wechsel zur Gasheizung entscheiden. Das müsste wirklich nicht sein. (Siehe dazu Grafik 10.)

Grafik 12



Alle reden vom Schutz der Umwelt, nur Kosten darf er meistens nichts. Das in etwa ist das alltägliche, individuelle und von einer zunehmenden Grünphobie getragene Verbraucherverhalten in Deutschland. Umso unverständlicher wird die Belastung durch die sogenannten umweltbezogenen Steuern wahrgenommen. Durch die Energie-, Kfz- und Stromsteuer. 2013 zog der Staat hier an die 55 Milliarden Euro ein. 72 % davon brachte allein die Energiesteuer auf. Ob die mit diesem Geld finanzierte Umweltpolitik ans Ziel führt, steht dahin. Ebenso fragwürdig sind freilich die Weltuntergangsszenarien, die von entsprechend programmierten Computern ausgeworfen werden.

Grafik 13

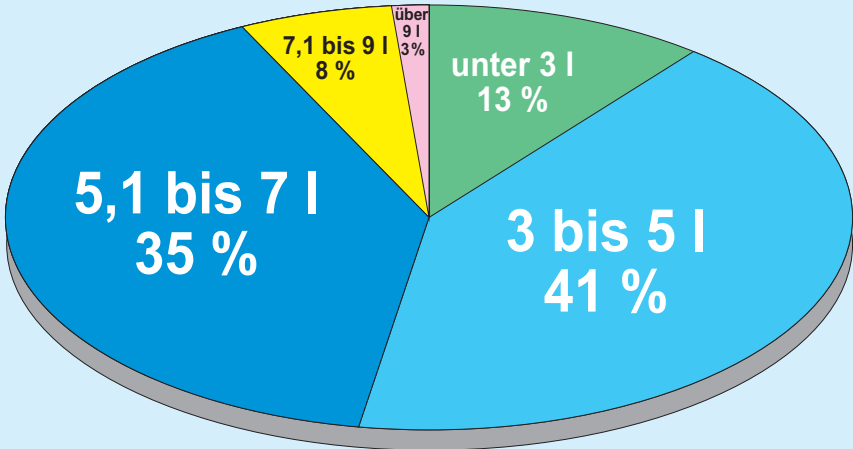


Zu Jahresbeginn 2014 stauten sich knapp 60 Millionen Kraftfahrzeuge auf deutschen Straßen. An die 44 Millionen davon - ca. 73 % - waren Pkw. Was trieb sie an? Die Hälfte dieser Fahrzeuge fuhr mit Benzin, und 22 % hatten Diesel in ihren Tanks. Die Dominanz dieser beiden Kraftstoffe bleibt unangetastet, jedenfalls statistisch betrachtet. Und das viel diskutierte Elektroauto? Es fährt ein trauriges Dasein. Bernard Mattes, Chef der Ford-Werke in Köln, am 14.11. 2014 im Handelsblatt: "Reiner Elektroantrieb wird auch in Zukunft eher ein Nischenprodukt bleiben." Am von Kanzlerin Merkel propagierten 1-Millionen-Ziel fehlten zum Jahresanfang 2014 noch 987.900 E-Mobile. (Die Säulen für benzin- und dieselgetriebene Kfz müssten eigentlich 4,49 bzw. 1,98 m hoch sein.)

Grafik 14

Darf es etwas weniger sein?

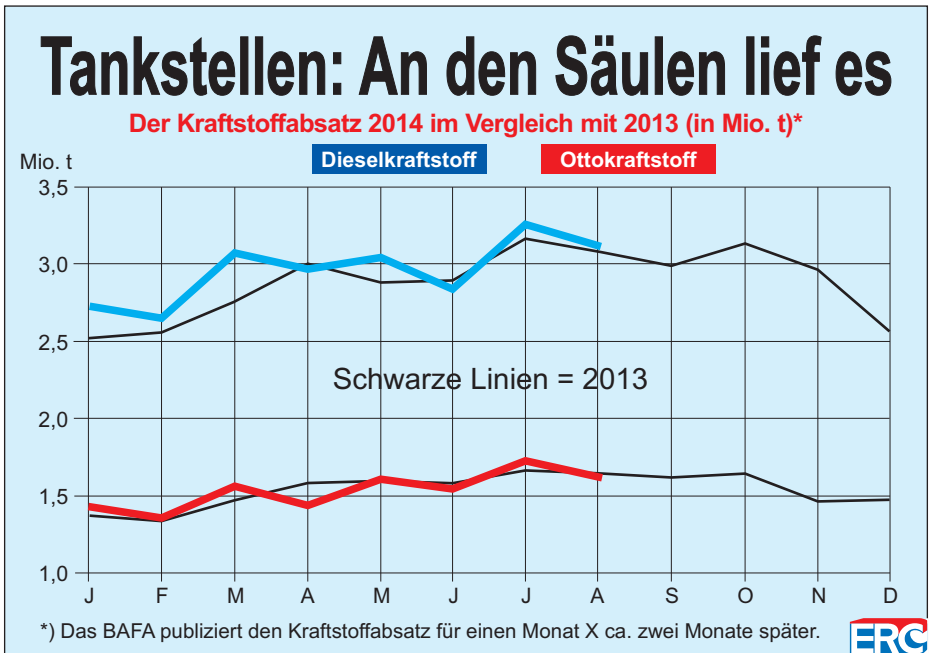
Erwartungen beim Neuwagenkauf an den Kraftstoffverbrauch*



ERC

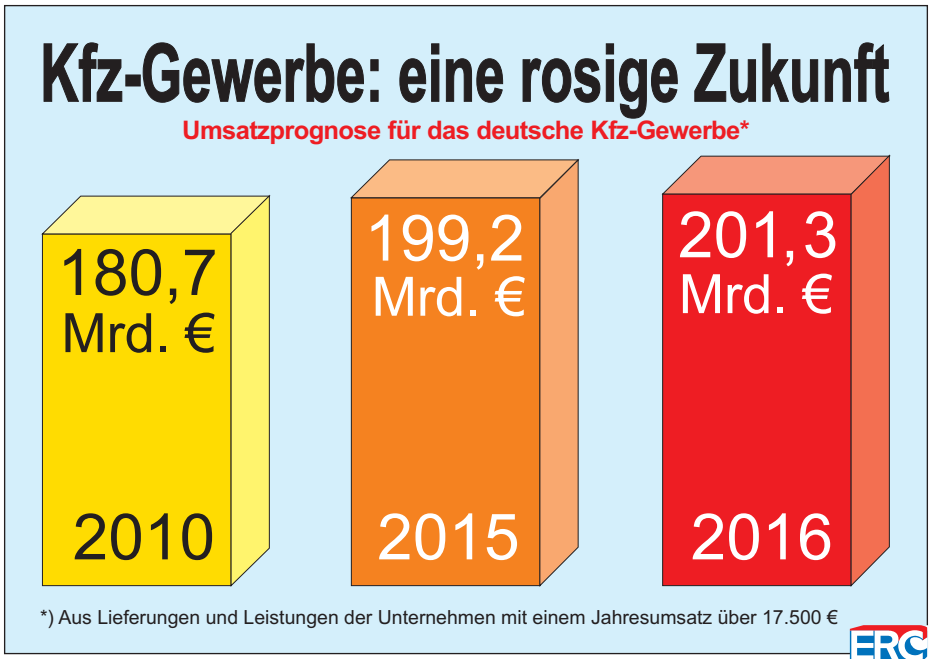
Das Preis-Leistungsverhältnis eines Pkw steht für Neuwagenkäufer an erster Stelle. Gleich danach folgen der Kraftstoffverbrauch und überhaupt die Wirtschaftlichkeit. Auf dem letzten Kaufkriterienplatz liegt die Umweltverträglichkeit – was einmal mehr den Verdacht untermauert, dass Umweltbekenntnisse überwiegend Lippenbekenntnisse sind. Es geht primär ums Geld. Um den Durst des Motors. Die Grafik gibt wieder, welche - traumtänzerischen? - Erwartungen deutsche Autofahrer (und Franzosen, Engländer) in puncto Spritverbrauch aktuell haben: Für mehr als jeden Zweiten ist bei 5 Litern auf 100 km Schluss. Da kann man die Verbrauchsangaben-Politik der Kfz-Idustrie fast verstehen.

Grafik 15



Wie läuft es eigentlich an den Tankstellen? Die Antwort: Immer besser. Die Grafik dokumentiert den 2014er Absatz an Otto- und Diesekraftstoffen zwar nur für die ersten drei Quartale, weil die Daten für das letzte Quartal bei Redaktionsschluss noch nicht vorlagen, aber die vergleichenden Kurven belegen eine positive Entwicklung. Stellt man den Absatz von 2013 und 2014 bis September gegeneinander, kommt beim Diesel ein Plus von 4,1 % und beim Benzin ein Plus von 1 % heraus. Und das bei zunehmend sparsameren Motoren? Es liegt am beständig wachsenden Kfz-Aufkommen. Allein die Zahl der Pkw belief sich am 1.1.2014 auf 43,9 Millionen. Gesamt-Kfz: 59,5 Millionen.

Grafik 16



Der Umsatz des deutschen Kfz-Gewerbes legte nach den Einbrüchen in 2009 und 2010 wieder zu. Der Trend wird sich fortsetzen. Für 2015 rechnen Analytiker mit einem Umsatz von rund 199 Milliarden Euro. Und 2016 soll er - erstmals nach 2007 - wieder die 200-Milliarden-Schwelle überschreiten. Zum Verständnis: Die Prognose beruht auf dem "Branchenreport zum Handel mit Kraftfahrzeugen, Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen". Er erfasst nur Unternehmen mit einem Jahresumsatz aus Lieferungen und Leistungen von mehr als 17.500 Euro. Dadurch weichen die Zahlen von anderen Erhebungen ab.