

Die Dieselpreisexplosion: Wahnsinn oder Methode?

DIESEL

2.359



Benzin- und Dieselpreise haben neue Höchststände an den Tankstellen in Deutschland erreicht.

Bild: MelnikovSergei/shutterstock

Die Energiepreisspirale drehte sich bereits seit Jahresbeginn fröhlich nach oben. Doch seit dem russischen Einmarsch in die Ukraine schoss auch der Dieselpreis auf eine nie dagewesene Höhe. Und die Politik bleibt tatenlos.

Text: Herbert Schadewald

Angesichts der ständig nach oben drehenden Zahlenkolonnen an den Anzeigetafeln der Tankstellen, dürften vermutlich etliche grüne Politikfreunde die Sektflasche in die Kühlung gestellt haben. Denn augenscheinlich kamen sie nun ihrem ursprünglichen Wahlziel endlich nahe – nach ziemlich genau 24 Jahren. Schließlich hatten die Grünen auf ihrer 10. ordentlichen Bundesdelegiertenkonferenz vom 6. bis 8. März 1998 in ihrem Programm zur Bundestagswahl beschlossen, dass der Kraftstoffpreis schrittweise auf fünf Mark angehoben wird. Mit dieser Kampflosung bekamen sie 6,7 Prozentstimmen am 27. September 1998. Diese 47 Mandatssitze reichten aber, um damals in eine SPD-geführte Koalition einzutreten.

Und nun war mit einem Dieselpreis von 2,35 Euro (4,60 DM) und teilweise sogar mehr, das ursprüngliche grüne Ziel zum Greifen nah. Und die selbsternannte Ökopartei ist wieder mit im Regierungsboot, das erneut von der SPD gesteuert wird. Doch diesmal sorgte die scheinbar ungebremste Preisentwicklung nicht nur in der Transportbranche für Unmut. „Der Rohölpreis sinkt aktuell wieder, aber das kommt an den Tankstellen kaum an“, konstatierte am 16. März die Ko-Vorsitzende der Partei DIE LINKE, Janine Wissler. Auch der Generalsekretär des CDU-Wirtschaftsrates, Wolfgang Steiger, meinte zum gleichen Zeitpunkt, dass der Wirtschaft geholfen wäre, wenn „die Energiesteuern auf Kraftstoffe deutlich abgesenkt“ würde.

„Auf die Dauer bringt uns das an den Rand der Existenz“, verdeutlicht Marcus Hustan. Der Geschäftsführer des familiengeführten Fuhrunternehmens aus dem brandenburgischen Oranienburg gehörte zu den Mitorganisatoren einer Lkw-Demo am 16. März. Hunderte Lastwagen waren im 30er Schnitt auf dem Berliner Autobahnring und in der Bundeshauptstadt unterwegs, um auf die prekäre Lage der Transporteure aufmerksam zu machen. „Es droht schlicht und ergreifend eine Insolvenzwellen im deutschen Transportlogistikgewerbe – dann wäre die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft in Gefahr“, verdeutlicht Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher des Bundesverbandes Güterverkehr Logistik und Entsorgung (BGL).

Keine Frage, das mittelständische Transport- und Logistikgewerbe befindet sich aktuell im Existenzkampf. Denn es ist mit Herausforderungen in bisher nie gekanntem Ausmaß konfrontiert. Deshalb gehört der BGL zu den Branchenverbänden, die „schnelle und praktikable Gegenmaßnahmen von der Politik“ fordern. Zu diesem Forderungsprogramm gehört unter anderem ein sofortiger Krisengipfel unter Leitung des Bundeswirtschaftsministeriums sowie eine deutliche temporäre Entlastung bei den Dieselpreisen. Außerdem solle, wie in der Coronakrise, die Insolvenzantragspflicht erneut ausgesetzt werden.

Fakt ist: Seit Januar stieg der Dieselpreis um 48 Prozent.

Deshalb schickten Transportverbände am 9. März einen gemeinsamen Brandbrief an Wirtschaftsminister Dr. Robert Habeck (Grüne). Darin schilderten sie, dass die fortgesetzten Energiepreissteigerungen für viele Unternehmen „zur Existenzfrage wird“. Außerdem „stehen deutsche Unternehmen in direktem Wettbewerb mit Unternehmen aus anderen EU-Mitgliedsstaaten, die erheblich günstigere Rahmenbedingungen bei den Kraftstoffpreisen vorfinden“, reiben sie dem grünen Minister unter die Nase und fordern die „Einführung von Gewerbediesel, der diesen Marktentwicklungen Rechnung trägt“.

Gewiss, auch in anderen EU-Ländern kletterten die Dieselpreise auf astronomische Höhen. In Polen beispielsweise verteuerte sich der Transportkraftstoff um 33 Prozent – bei uns um 36 Prozent. Doch während die Warschauer PiS-Regierung im Februar die Mehrwertsteuer von 23 auf acht Prozent reduzierte, sieht das FDP-geführte Bundesfinanzministerium keinen derartigen oder sonstigen Handlungsbedarf. Ähnlich unflexibel zeigt sich das grüne Bundeswirtschaftsministerium.

Aber „wenn das Wirtschaftsministerium nicht reagiert, wird es die Realität einholen. Wenn die Lieferketten nicht mehr funktionieren, wird es reagieren müssen“, meint BGL-Vorstandssprecher Dirk Engelhardt. Gleichzeitig hofft er, dass das nicht erst soweit kommen müsse. Doch die Politik schaut wieder recht tatenlos dem Überlebenskampf der Transporteure zu. „Im schlimmsten Fall bleiben die Laster stehen und die Supermarktregale leer“, sagt Lebensmittelpediteur Gert Kautetzky aus Mittelhessen einer regionalen Boulevardzeitung.

Und auch Volker Degenhardt, Geschäftsführer der Weiland Kran & Transport GmbH und Mitglied des CDU-Wirtschaftsrates, verdeutlicht, dass er bei der gegenwärtigen allgemeinen

Preisentwicklung „bald nichts mehr transportieren“ könne. „Jeder fragt sich, wie lange man das noch durchhalten kann“, fügt er hinzu.

„Die meisten Krandidiensteleister im Rhein-Main-Neckar-Raum berechnen inzwischen einen Dieselaufschlag von bis zu 11 Prozent auf Basis, des Diesel-Einkaufspreises von 1,90 Euro, bei dauerhafter Erhöhung des Dieselpreises wird der Dieselaufschlag auf 15 Prozent steigen müssen“, erklärt Michael Findeiß, Geschäftsführer der Hellmich Kranservice GmbH.

Die Universal Transport Gruppe aus Paderborn konstatiert eine „Mehrbelastung von über 20 Prozent“ durch die Dieselpreise, die etwa ein Drittel der Gesamtkosten betragen.

Deshalb sei es „unumgänglich, den höheren Preis an die Kunden weiterzugeben“.

So stellte das Unternehmen rückwirkend zum 1. März „unsere Transportdienstleistung und Frachttarife nur noch in Verbindung mit einer Dieselpreisgleitklausel mit separat ausgewiesenen Treibstoffkosten“ dar. „Um die Wirtschaft und das Logistikgewerbe langfristig zu sichern, müssen kurzfristig gemeinsame Lösungen gefunden werden, die diesen Entwicklungen Rechnung tragen. Denn die Wirtschaft kann nicht ohne die Logistik bestehen und die Logistik kann ohne flexible Partnermodelle mit der Wirtschaft nicht leistungsfähig aus der aktuellen Krise hervorgehen“, schreibt das Unternehmen den Politikern ins Stammbuch.

Saskia Neumann-Glogau, Geschäftsführerin der Glogau Internationale Yachttransporte



Volker Degenhardt, Geschäftsführer der Weiland Kran & Transport GmbH.



Michael Findeiß, Geschäftsführer der Hellmich Kranservice GmbH.

GmbH, klagt ebenfalls über die „gestiegenen Kosten, die man nicht sofort weitergeben kann und teils darauf sitzen bleibt“.

Je nach Ladung muss ihre Firma etwa 15 Prozent mehr auf den normalen Frachtpreis investieren. Aktuell wird ein achtprozentiger Dieselpreiszuschlag von den Kunden verlangt, da sie durch die internationalen Transporte und damit teils günstigere Kraftstoffpreise zurückgreifen können (bspw. ist der Kraftstoffpreis in Slowenien aktuell bei 1,50 € gesetzlich festgelegt). Diesen prozentualen Anteil hält sie für angemessen, um den Kraftstoffpreis zu kompensieren. Andere Einsparpotenziale gibt es für die Yachttransporteure nicht. „Wir versuchen schon immer, Transporte optimal zu planen – mit so wenig leeren Kilometern wie möglich“, berichtet Saskia Neumann-Glogau.

„Die Wucht der Preisexplosion kann das Gewerbe nicht mehr alleine stemmen. Die deutsche Regierung ist gefragt und gefordert!“, be-



Saskia Neumann-Glogau, Geschäftsführerin der Glogau Internationale Yachttransporte GmbH.



Holger Dechant, CEO der Universal Transport Gruppe. Bild: Universal Transport.

tont der Vorstand der Transfrigoroute Deutschland. Anderenfalls sei die Gefahr äußerst hoch, „dass unser Land sonst in Kürze komplett steht“, warnt der Verein.

Während die Logistikbranche stöhnt verdienen sich offenbar die Ölkonzerne eine goldene Nase. Denn trotz fallender Rohölpreise blieben die Dieselskosten zumindest konstant – auf hohem Niveau. Wer kassiert die Differenz? Hierzulande machen Abgaben und Steuern zwei Drittel des Kraftstoffpreises aus. Ein fester Teil davon fließt ins Staatsäckel. Das sind beim Diesel die Mineralölabgabe von 47,04 Cent. Hinzu kommt die 19-prozentige Mehrwertsteuer von acht Cent. Der Staat profitiert bei gleichbleibenden Abgabemengen zu höheren Preisen lediglich über die Mehrwertsteuereinnahmen.

Wie der ADAC informiert, wurde der Kraftstoffpreis mittlerweile vom Rohölpreis entkoppelt.

Lag noch in den ersten beiden Jahresmonaten der Überschuss der Anbieter nach Abzug von Rohölpreis und Steuern zwischen 36 und 38 Cent je Dieselliter, lag der Überschuss am 13. März bei knapp 70 Cent. Drei Tage später waren es bereits 82 Cent.

„Die Mineralölkonzerne verdienen im Raffineriegeschäft derzeit richtig gutes Geld“, bilanziert Jürgen Albrecht, ADAC-Kraftstoffmarktexperte. Auch Marcel Fratzscher, Chef des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung,

sieht die Ölkonzerne als Krisenprofiteure: „Der wichtigste Grund für den starken Anstieg der Spritpreise sind die viel höheren Gewinnmargen der Mineralölkonzerne.“ Da kann selbst der Branchenverband En2x nicht widersprechen. „Die Raffinerien verdienen derzeit deutlich mehr Geld als vorher“, gesteht ein Verbandsprecher.

„Es darf nicht sein, dass diese Unternehmen aus der jetzigen Situation unangemessene Gewinne schlagen“, gibt sich der grüne Wirtschaftsminister Robert Habeck empört. „Wenn es dafür Hinweise geben sollte... werden wir gesetzgeberische Maßnahmen vorbereiten, um dem Bundeskartellamt eine bessere Marktüberwachung bei den Kraftstoffen zu ermöglichen“, erklärt er. Doch welcher Hinweise bedarf es noch, um endlich aktiv zu reagieren? So hat beispielsweise der Mobilitätsdienstleister UTA Edenred auf Basis seiner umfangreichen Informationen die Dieselpreisentwicklung seit Beginn der Ukraine Krise ausgewertet. Obwohl der Preissprung vom 23. Februar bis zum 14. März in Österreich mit 37,3 Prozent am höchsten war, verzeichnete Deutschland mit rund 61 Cent die

höchste Differenz beim Bruttopreis pro Dieselliter. „Wenn die Rohölpreise jetzt wieder sinken und die Tankstellenpreise dem nicht folgen oder sogar weiter steigen sollten, muss man sich das genau ansehen“, meint Andreas Mundt, Präsident des Bundeskartellamtes.

Commerzbank-Analysten rechnen für das laufende Jahr mit einem Ölpreis im Mittel von 90 US-Dollar pro Fass.

„Dies aber unter der Annahme, dass es keinen Importstopp der Europäer für russisches Öl gibt und die anderen OPEC-Länder ihre Mengentendenziell etwas erhöhen“, erklärt Ulrich Leuchtmann, Leiter Devisen-Research bei der Commerzbank.

Während es nach Einschätzung von Ulrich Leuchtmann beim Dieselanbieter keine allgemeine Angebotsknappheit geben werde, sieht das beim Dieselsatzstoff AdBlue völlig anders aus. Nach Auskunft des Bundesverbandes Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) hat sich dieses Additiv nicht nur bis zu 170 Prozent verteuert, sondern es könnte auch tatsächlich knapp werden. Denn dieses Abgasreinigungsmittel ist ohnehin eine Art Klotz am Bein der Chemieindustrie. Der Harnstoff AdBlue wird bekanntlich aus Ammoniak gewonnen. Doch der führende Ammoniakhersteller, die Stickstoffwerke Piesertitz, hatte schon Ende 2021 wegen steigender Gaspreise die Produktion heruntergefahren. Sollten die russischen Gaslieferungen ganz ausbleiben, wäre es verheerend, weil die Lkws dann tatsächlich stehenbleiben müssen.

Die Branchenlage ist also mehr als kritisch. Doch viele Transporteure stellen sich angesichts der Gesamtsituation tatsächlich die Frage: Ist es nur Wahnsinn oder hat das Methode?



Auch bei AdBlue kann es laut BWVL zu Engpässen kommen.

Bild: Vladiczech/shutterstock