

Gestreckter Sprit – Mit der Bio-Beimischung droht Autofahrern der 60-Cent-Schock

Welt, 05.01.2022, Birger Nicolai

<https://www.welt.de/wirtschaft/plus236033028/Benzin-Mit-der-Bio-Beimischung-droht-Autofahrern-der-60-Cent-Schock.html>

Zum Januar hat die Bundesregierung die Treibhausgasminderungsquote (THG) per Gesetz von sechs auf sieben Prozent erhöht

Die vorgeschriebene Beimischung von Biokraftstoff zu Benzin und Diesel ist zu Jahresbeginn gestiegen. So sollen Treibhausgase reduziert werden. Doch die nötigen Komponenten sind rar und teuer. Die Ölkonzerne geben die Kosten an der Zapfsäule weiter. Und das ist erst der Anfang.

Benzin und Diesel werden in diesen Wochen ständig teurer – und beide Treibstoffe schwanken immer heftiger im Preis mit Unterschieden von zehn Cent und mehr im Tagesverlauf. Seit dem Jahresanfang gibt es nun neben der gestiegenen CO₂-Abgabe noch einen weiteren und weithin unbekanntem Einfluss auf die Tankstellenpreise: die Beimischung von Biokraftstoff.

Zum Januar hat die Bundesregierung die dafür maßgebliche Treibhausgasminderungsquote (THG) per Gesetz von sechs auf sieben Prozent erhöht. Weil die infrage kommenden Biokomponenten derzeit rar und teuer sind, wirkt sich diese Veränderung stark auf die Tankstellenpreise aus.

Seit eineinhalb Jahrzehnten werden Diesel und Benzin in Deutschland „gestreckt“. Damals wurde ein Gesetz erlassen, das eine Beimischung von nachhaltigen Biokomponenten in fossile Kraftstoffe wie Benzin und Diesel vorschreibt. Dies soll einen Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehr leisten. Nun muss diese Beimischung mit höherwertigen Biokomponenten umgesetzt werden.

Was genau dem Benzin und Diesel beigemischt wird, das ändert sich gerade und unterliegt weiteren Restriktionen. Konventionelle Biokraftstoffe als Beimischung werden von bisher 6,5 Prozent auf 4,4 Prozent begrenzt. Zudem wird ein Grenzwert für tierische Fette und Öle als Abfallprodukte von höchstens 1,9 Prozent eingeführt. Bei Stoffen wie Palmöl wird dieser Wert auf maximal 0,9 Prozent herabgesetzt. Genau dies sind jedoch Biokraftstoffe, die nach Angabe der Ölhändler am Markt in relativ großer Menge zu moderaten Preisen verfügbar sind.

Alternativen müssen her. Dazu gehören Biokraftstoffe der nächsten Generation. Sie müssen seit Januar 2022 mindestens zu 0,2 Prozent beigemischt werden. Die Ölhändler klagen nun darüber, dass diese Komponenten aktuell kaum zu beschaffen und zudem teuer sind. Werden die vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Beimischungsquoten nicht erfüllt, müssen die Tankstellenketten ein Strafgeld zahlen. Und genau diese Strafen hat der Gesetzgeber in der Höhe zum Jahresanfang verdreifacht.

„Durch die Verschärfung der Beimischungsregeln und die Erhöhung der Quote werden Benzin und Diesel mit etwa drei bis vier Cent je Liter zusätzlich verteuert“, sagt Hans Wenck, Geschäftsführer des Außenhandelsverbands für Mineralöl und Energie (AFM+E). Dessen Mitglieder sind Ölhändler, die den Mittelstand im deutschen Tankstellengewerbe mit Benzin und Diesel beliefern. Dies ist nur der Anfang. Schließlich will der Gesetzgeber die Treibhausgasminderungsquote bis zum Jahr 2030 von heute sieben auf dann 25 Prozent weiter erhöhen. „Das könnte unter den heutigen Bedingungen die Tankstellenpreise um bis zu 60 Cent je Liter verteuern“, sagt Wenck.

Die Lage ist problematisch. „Letztlich läuft es darauf hinaus, dass die Unternehmen die Beimischungsquoten nicht mehr erfüllen können, obwohl sie es wollen“, sagt Wenck. Schließlich stünden den Händlern die nun zugelassenen Biokomponenten nicht in ausreichender Menge zur Verfügung. Die Folge seien Strafzahlungen an den Staat. „Und die werden über den Kraftstoffpreis an die Kunden weitergegeben“, sagt Wenck.

Die mittelständischen Kraftstoffhändler fordern nun vom Gesetzgeber, zumindest vorübergehend eine größere Vielfalt und höhere Anteile von heute verfügbaren Biokraftstoffen zuzulassen. Dies wären beispielsweise Rapsöl oder Methylester. Nur so ließen sich Lieferengpässe und noch weiter steigende Kraftstoffpreise vermeiden. „Die Preise für die fortschrittlichen Biokomponenten, die mittelfristig eingesetzt werden müssen, gehen gerade durch die Decke“, sagt Wenck.

Diese Preisspirale werde sich bei steigender Nachfrage weiter nach oben schrauben. Daher sei eine Übergangsfrist nötig. „Eine Frist von zwei bis drei Jahren, in der die bislang zugelassenen Biokomponenten weiterhin verwendet werden dürfen, wäre sinnvoll“, sagt Wenck. In dieser Zeit könnten Kapazitäten für die Herstellung der neuartigen Komponenten aufgebaut werden.

Kraftstoffverkäufer müssen sich die erhöhten Kosten bei den Verbrauchern zurückholen

Die Ölkonzerne haben die Tankstellenpreise bereits vor diesem Hintergrund verteuert. „In jedem Fall kann die Anhebung der Quote über das Jahr gesehen zu Mehrkosten von einigen Cent je Liter Benzin und Diesel führen“, sagte eine Shell-Sprecherin. Letztlich müsse jeder Verkäufer von Kraftstoffen versuchen, die daraus resultierenden Mehrkosten am Markt zurückzugewinnen – so auch Shell, hieß es bei dem Ölkonzern.

Marktführer Aral nennt sogar eine Zahl. „Die beiden Abgaben zur Treibhausgasminderungsquote und zum Brennstoffemissionshandelsgesetz haben zum Jahresbeginn zu einem Preisanstieg bei Aral von durchschnittlich sechs Cent je Liter Benzin und Diesel geführt“, heißt es bei dem Tankstellenkonzern. Allerdings ist darin auch der gestiegene Preis für die CO₂-Abgabe an den Staat enthalten.

Doch es gibt auch andere Wege zum Erfüllen der neuen Regeln. Alternativ können die Kraftstoffverkäufer den Nutzern von Elektroautos Zertifikate abkaufen. Auch so lässt sich die THG-Quote erfüllen. Am stetig steigenden Preis für Benzin und Diesel ändert das allerdings nichts.