



Bundesaamt
für Güterverkehr

... aktiv für
den Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Nutzung von Biokraftstoffen
Entwicklung des Tankverhaltens im Straßengüterverkehr

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	1
2	Ausgangslage und Zielsetzung der Untersuchung	3
3	Rahmenbedingungen und Preisentwicklung auf dem Kraftstoffmarkt	3
4	Tankstrategien deutscher Transportunternehmen	6
4.1	Betankung mit mineralischem Dieselkraftstoff	6
4.1.1	Betankung mit deutschem mineralischem Dieselkraftstoff	6
4.1.2	Betankung mit ausländischem Dieselkraftstoff	8
4.2	Betankung mit alternativen Kraftstoffen	10
4.2.1	Betankung mit Biodiesel (Fettsäuremethylester) als Reinkraftstoff	11
4.2.2	Betankung mit Pflanzenölkraftstoff (Pöl)	13
4.2.3	Betankung von Lkw mit Erdgas	14
5	Kraftstoffkosten und Ertragslage	15

1 Zusammenfassung

Der Entwicklung der Rohölpreise folgend war nach den starken Kraftstoffpreiserhöhungen im 1. Halbjahr 2008 im Zeitraum von Juni 2008 bis Juni 2009 ein deutlicher Rückgang bei den Preisen für gewerblichen Dieseldieselkraftstoff in Deutschland zu beobachten. In anderen europäischen Staaten ergaben sich ebenfalls erhebliche Preisrückgänge für mineralischen Dieseldieselkraftstoff. Die Preisabstände zwischen dem deutschen und ausländischen Dieseldieselkraftstoff blieben – wenn auch auf niedrigerem Niveau – in etwa gleich. Die Betankung der Fahrzeuge mit deutschem Dieseldieselkraftstoff überwiegt deutlich und hat sich im Betrachtungszeitraum bei den im Rahmen der Sonderuntersuchung befragten deutschen Transportunternehmen – vor allem seit Jahresanfang 2009 – tendenziell verstärkt. Der höhere Anteil der Betankung mit deutschem Dieseldieselkraftstoff am Verbrauch deutscher Transportunternehmen ist vor allem auf den überdurchschnittlichen Auftragseinbruch im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr im Zusammenhang mit den erheblich zurückgegangenen deutschen Im- und Exporten zurückzuführen. Auslandsbetankungen erfolgen fast ausschließlich im Rahmen von grenzüberschreitenden Beförderungen. Der Staat, in dem getankt wird, steht in engem Zusammenhang mit den durch das Unternehmen gefahrenen grenzüberschreitenden Relationen.

Im Rahmen der Sonderuntersuchung gab die Mehrheit der befragten Unternehmen an, grundsätzlich zur Nutzung von alternativen Kraftstoffen bereit zu sein. Voraussetzung hierfür ist eine langfristige Verlässlichkeit der steuerlichen Rahmenbedingungen. Die Preise für Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff gingen im Sog der Preissenkungen für mineralischen Dieseldieselkraftstoff seit Herbst 2008 ebenfalls zurück, jedoch nicht so stark wie der Preis für Dieseldieselkraftstoff. Während daher für die Unternehmen zur Zeit relativ hoher Kraftstoffpreise in der ersten Hälfte des Jahres 2008 ein großer Anreiz zur Nutzung alternativer Kraftstoffe bestand, verlor die Nutzung von Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff infolge des sinkenden Preisniveaus für mineralische Kraftstoffe seit Sommer 2008 für deutsche Transportunternehmen betriebswirtschaftlich deutlich an Attraktivität. Die Folge war ein erheblicher Einbruch des Inlandsverbrauchs der beiden Kraftstoffe. Ausgehend von einem hohen Niveau ging der Inlandsverbrauch von Biodiesel im Jahr 2008 um 37 % bzw. von Pflanzenölkraftstoff um 50 % gegenüber dem Vorjahr zurück. In den Monaten Januar bis April 2009 lag der Verbrauch von Biodiesel um 60 % bzw. Pflanzenöl um 72 % unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes. Die Nutzung von Erdgas im gewerblichen Straßengüterverkehr mit Lkw höheren Gesamtgewichts steht bis zum heutigen Zeitpunkt noch am Anfang und wurde ausschließlich im Rahmen von Pilotprojekten in der Praxis getestet.

Die gegenüber den Frühjahrs- und Sommermonaten 2008 deutlich gesunkenen Kraftstoffkosten können deutsche Transportunternehmen in der aktuell prekären wirtschaftlichen Gesamtsituation entlasten.

Summary

Following the development in crude oil prices, after the significant rises in fuel prices in the first half of 2008, a considerable drop in the prices for commercial diesel fuel was observed in Germany in the period from June 2008 to June 2009. In other European states there were also significant falls in prices for mineral diesel fuel. The price differences between German and foreign diesel remained approximately the same. A significant majority of vehicles are filled with German diesel, with the figures tending to increase during the observation period - above all since the beginning of 2009 - among the German transport companies questioned in conjunction with the survey. The increased ratio of vehicles filled with German diesel with respect to the fuel consumption of German transport companies is mainly attributable to the above-average fall in orders in international road freight transport in conjunction with the considerable drop in German imports and exports. Foreign fuel was almost exclusively purchased within the framework of cross-border transport. The state in which the vehicle is filled up is closely associated with the international destinations served by the company.

Within the context of the survey, the majority of the companies questioned stated that they were fundamentally willing to use alternative fuels. The precondition for this is long-term reliability as far as the framework fiscal conditions are concerned. The prices for biodiesel and vegetable oil fuel have also fallen in the wake of the price reductions for mineral diesel fuel since autumn 2008, although not as much as the price of diesel fuel itself. While at the time of relatively high fuel prices in the first half of 2008 there was a major incentive for companies to use alternative fuels, the use of biodiesel and vegetable oil fuel has become considerably less attractive for business management reasons to German transport companies since the summer of 2008 as a result of the falling price level for mineral fuels. The consequence has been a considerable reduction in the domestic consumption of both types of fuel. Starting from a high level, the domestic consumption of biodiesel in 2008 dropped by 37% and that of vegetable oil fuel by 50% compared to the previous year. In the months from January to April 2009 the consumption of biodiesel was 60% down on the level of the corresponding period in the previous year, while that of vegetable oil fell by 72%. The use of natural gas in commercial road freight transport for trucks of a higher gross vehicle weight is currently still in its infancy and has only been tested in practice within the framework of pilot projects.

The significant drop in fuel prices compared to the spring and summer months of 2008 can provide some relief to German transport companies in the current precarious overall economic situation.

2 Ausgangslage und Zielsetzung der Untersuchung

Das Bundesamt hat im Rahmen eines Sonderberichtes im Jahr 2007 über die Nutzung alternativer Kraftstoffe durch das deutsche Verkehrsgewerbe berichtet.¹ Seitdem haben sich die Rahmenbedingungen für die Kraftstoffnutzung mehrfach spürbar verändert (Erhöhung der Mineralölsteuer auf Biodiesel und Einführung der Mineralölsteuer für Pflanzenölkraftstoff zum 01.01.2008, extreme Kraftstoffpreiserhöhungen im 1. Halbjahr 2008, deutliche Preissenkungen im Zuge der Wirtschaftskrise). Die vorliegende Untersuchung soll zeigen, wie sich das Tankverhalten im Straßengüterverkehr im Zuge dieser Entwicklungen verändert hat.

Veränderte
Rahmendingungen

Um dies näher zu beleuchten, führte das Bundesamt im Rahmen der Marktbeobachtung im Zeitraum von Mai bis Juli 2009 mit rund 100 Experten des gewerblichen Güterkraftverkehrs Gespräche zum Tankverhalten in den Unternehmen. Der Fuhrpark der Unternehmen umfasste rund 5.200 Lkw und Sattelzugmaschinen. Darüber hinaus wurden die im Rahmen der allgemeinen Marktbeobachtung gewonnenen Erkenntnisse zum Tankverhalten mit in den Bericht einbezogen sowie Sekundärquellen, insbesondere amtliche und nichtamtliche Statistiken, ausgewertet. Bei der Auswahl der Transportunternehmen wurde auf eine ausgewogene Verteilung der Unternehmen hinsichtlich des Schwerpunktes ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit (grenzüberschreitender Verkehr bzw. Binnenverkehr) geachtet. Darüber hinaus wurde ein entsprechender Querschnitt aus grenznah und grenzfern angesiedelten Unternehmen berücksichtigt.

Sonderuntersuchung des BAG im Zeitraum Mai bis Juli 2009

3 Rahmenbedingungen und Preisentwicklung auf dem Kraftstoffmarkt

Innerhalb eines Zeitraumes von einem Jahr (Juni 2008 bis Juni 2009) haben sich die Rahmenbedingungen auf dem Kraftstoffmarkt deutlich verändert:

Seit Mitte des Jahres 2008 ist der Weltmarktpreis für Rohöl erheblich gesunken. Im Juni 2008 lag der Preis für Rohöl bei 142 \$/Barrel², in den Monaten Dezember 2008 bis Mai 2009 pendelte sich der Preis bei durchschnittlich 45 \$/Barrel ein. Nach einem leichten Anstieg der Rohölpreise auf dem Weltmarkt lag das Barrel im Juni 2009 bei etwas über 60 \$.³ Demnach liegt der Preis für Rohöl nach wie vor erheblich unter dem Preis der Frühjahrs- und Sommermonate 2008. Der hohe Preisrückgang ist auf die stark zurückgegangene Nachfrage im Zusammenhang mit der weltweiten Wirtschaftskrise zurückzuführen. Der deutliche Preisrückgang für Rohöl führte zu erheblichen Preissenkungen auf dem deutschen Treibstoffmarkt.

Rückgang des
Weltmarktpreises
für Erdöl

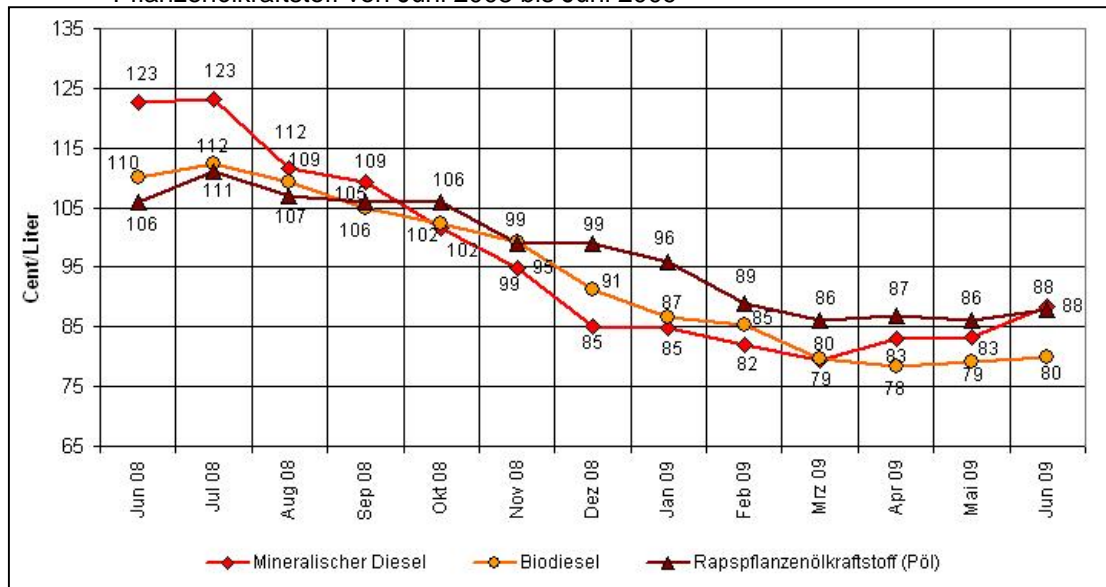
¹ Quelle: Bundesamt für Güterverkehr, Marktbeobachtung Güterverkehr, Nutzung von Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff durch deutsche Transportunternehmen, April 2007.

² 1 Barrel = 159 Liter

³ Rechnerisches Preismittel der Rohöl-Leitsorten

Der Entwicklung der Rohölpreise folgend stieg der Preis für Großabnehmer von mineralischem Dieselkraftstoff bis Juli 2008 an. Es folgte ein drastischer Preisrückgang für Dieselkraftstoff, bevor sich der Preis für Großabnehmer seit Dezember 2008 auf niedrigem Niveau einpendelte. Insgesamt sank der Preis für Großabnehmer von 1,23 € netto im Juni 2008 um 28 % auf 0,88 € netto im Juni 2009 (siehe Grafik 1).⁴

Grafik 1: Preise für Großabnehmer für mineralischen Dieselkraftstoff, Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff von Juni 2008 bis Juni 2009



Quellen: Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen (Ufop), UFOP-Marktinformation, Juni 2008 bis Juni 2009; Destatis, Erzeugerpreise für gewerbliche Produkte, Preise für leichtes Heizöl, schweres Heizöl, Motorenbenzin und Dieselkraftstoff, Lange Reihen ab 1976 bis Juni 2009.

Eine Alternative zu mineralischem Dieselkraftstoff war in den letzten Jahren eine Betankung mit Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff (Pöl). Biodiesel wird aus mit Methanol umgeesterten pflanzlichen oder tierischen Ölen bzw. Fetten hergestellt. In Deutschland werden zur Herstellung von Biodiesel vor allem Rapsöl verwendet, in geringem Umfang auch Altfette. Import-Biodiesel wird dagegen entweder auf Basis von Sojaöl oder Palmöl hergestellt. Pflanzenölkraftstoff ist durch Auspressen gewonnenes raffiniertes Öl, das chemisch unverändert ist. In Deutschland kommt vor allem Rapsöl zum Einsatz.

Die Preise für Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff gingen im Sog der Preissenkungen für mineralischen Dieselkraftstoff seit Herbst 2008 ebenfalls zurück, blieben aber bis März 2009 über den Preisen für den Konkurrenztreibstoff. Der Preis für Großabnehmer von Biodiesel ging von Juni 2008 bis Juni 2009 um 27 % auf 0,80 €/Liter netto zurück. Der deutliche Preisrückgang bei Biodiesel und die teilweise Angleichung an den niedrigeren Preis für mineralischen Dieselkraftstoff war vor allem in Zusammenhang mit einem erheblichen Wettbewerbsdruck auf dem deutschen Biodieselmärkte durch subventionierte Biodiesel-Importe auf Basis von Sojaöl aus den USA (B99) zu sehen. Auswirkungen auf den Preis für Biodiesel, deren Ausmaß sich zurzeit jedoch nicht absehen lässt, werden zwei aktuelle gesetzliche Regelungen haben:

Rückgang der Preise für Biodiesel und Pöl

⁴ Destatis, Erzeugerpreise für gewerbliche Produkte, Preise für leichtes Heizöl, schweres Heizöl, Motorenbenzin und Dieselkraftstoff, Lange Reihen ab 1976 bis Juni 2008, Juli 2008.

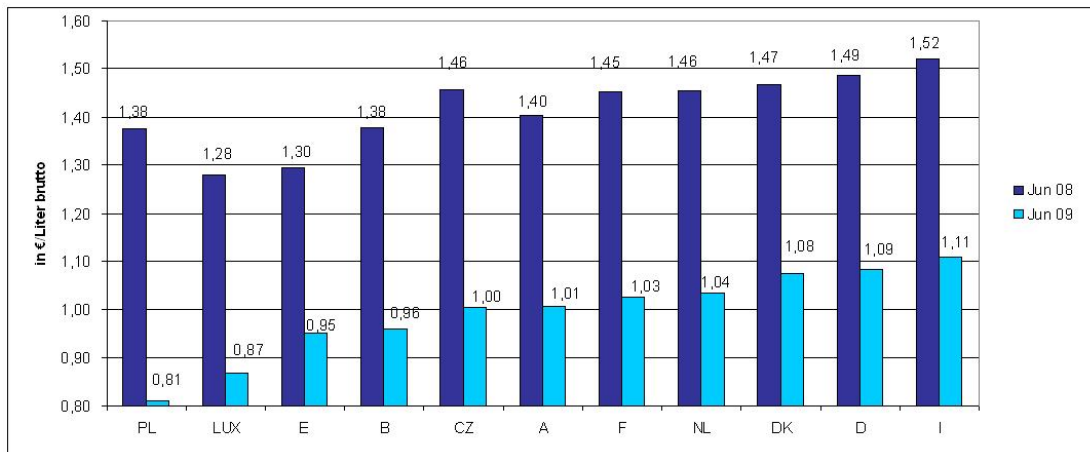
Erstens trat zum 18. Juni 2009 das Gesetz zur Änderung der Förderung von Biokraftstoffen in Kraft. Die Energiesteuer für reinen Biodiesel wird laut dieses Gesetzes zur Absatzförderung rückwirkend um 3 Cent je Liter auf nunmehr 18 Cent je Liter vermindert. Bis zum Jahr 2013 ist eine stufenweise Anhebung des Steuersatzes für Biodiesel auf 45 Cent/Liter – den Steuersatz für mineralischen Dieselmotorkraftstoff – geplant (1. Januar 2010: 24 Cent; 1. Januar 2011: 30 Cent; 1. Januar 2012: 42 Cent). Das neue Gesetz zur Änderung der Förderung von Biokraftstoffen bestimmt auch, dass Biodieselimporte aus den USA nicht auf den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestanteil von Biokraftstoffen angerechnet werden können. Zweitens erhebt die Europäische Union nach einem Beschluss der EU-Finanzminister seit dem 12. Juli 2009 Ausgleichs- und Antidumpingzölle auf Biodieselimporte aus den USA.

Der Preis für Rapspflanzenölkraftstoff für Großabnehmer sank im Zeitraum von Juni 2008 bis Juni 2009 um 17 % auf 0,88 €/Liter netto. Ursache für den im Vergleich zu Biodiesel geringeren Preisrückgang dürfte der auf diesem Markt weniger ausgeprägte Wettbewerb sein. Der Steuersatz für Pflanzenölkraftstoff bleibt von dem o.g. Gesetz zur Änderung der Förderung von Biokraftstoffen unbeeinflusst. Er liegt seit dem 1. Januar 2009 bei 18 Cent je Liter und damit auf dem Niveau des Steuersatzes von Biodiesel. Weitere jährliche Anhebungen des Steuersatzes bis auf einen Steuersatz von 45 Cent/Liter im Jahr 2012 sind geplant (1. Januar 2010: 26 Cent; 1. Januar 2011: 33 Cent).

Der seit August 2008 erheblich gesunkene Weltmarktpreis für Rohöl wirkte sich nicht nur auf den deutschen Treibstoffmarkt aus. In den anderen europäischen Staaten waren ebenfalls hohe Preisrückgänge für mineralischen Dieselmotorkraftstoff zu verzeichnen. Wie dem nachfolgenden Schaubild zu entnehmen ist, lag der durchschnittliche Endverbraucherpreis für Dieselmotorkraftstoff (einschließlich Steuern und Abgaben) in den anderen für deutsche Transportunternehmen wichtigen Staaten der Europäischen Union im Juni 2009 mindestens 35 Cent/Liter unter dem Preis des Vorjahresmonats. Besonders hohe Preisrückgänge beim Endverbraucherpreis für Dieselmotorkraftstoff umgerechnet in Euro waren mit 57 Cent/Liter in Polen festzustellen, da der polnische Zloty eine Abwertung im Verhältnis zum Euro erfuhr.

Preisrückgang bei Dieselmotorkraftstoff in ganz Europa

Grafik 2: Bruttopreise für Endverbraucher für mineralischen Dieseldieselkraftstoff in verschiedenen europäischen Staaten im Juni 2008 und im Juni 2009



Quelle: Europäische Union, Oilbulletin der Europäischen Union, Verbraucherpreise für Mineralölzeugnisse einschließlich Abgaben und Steuern, Juni 2008 und Juni 2009.

Die durchschnittlichen Endverbraucherpreise für Dieseldieselkraftstoff in den aufgeführten Staaten lagen im Juni 2009 mit Ausnahme von Italien überall niedriger als in Deutschland. Eine offizielle Statistik über Preise für mineralischen Dieseldieselkraftstoff für Großabnehmer in anderen europäischen Staaten liegt nicht vor. Um die Preissteigerungen in anderen europäischen Staaten und deren Verhältnis zu deutschen Dieseldieselpreisen darzustellen, muss aus diesem Grund auf die Statistik der Endverbraucherpreise zurückgegriffen werden.

4 Tankstrategien deutscher Transportunternehmen

4.1 Betankung mit mineralischem Dieseldieselkraftstoff

4.1.1 Betankung mit deutschem mineralischem Dieseldieselkraftstoff

Die Betankung der Fahrzeuge mit deutschem mineralischem Dieseldieselkraftstoff hat mit Abstand die größte Bedeutung für deutsche Transportunternehmen und hat sich im Betrachtungszeitraum – vor allem seit Jahresanfang 2009 – tendenziell verstärkt.

Betankung mit deutschem Diesel hat größte Bedeutung

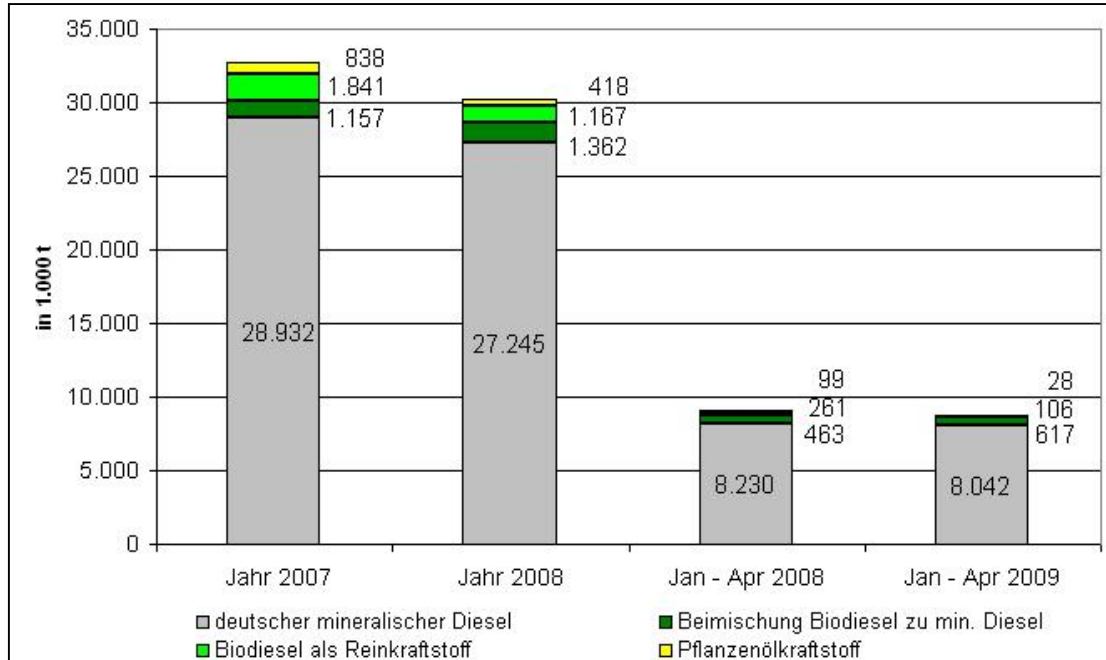
Im Jahr 2008 lag der Verbrauch an in Deutschland getanktem Dieseldieselkraftstoff im Straßenverkehr (inkl. Beimischung Biodiesel) bei rund 27,3 Mio. t (= 32,8 Mrd. l) und damit 3,4 % über dem Vorjahr. Von den 27,3 Mio. t waren rund 1,5 Mio. t Biodiesel als Pflichtbeimischung. Die Entwicklung beim Absatz von mineralischem Dieseldieselkraftstoff ist vor allem auf die konjunkturelle Entwicklung, die über das Gesamtjahr 2008 gesehen noch positiv war, zurückzuführen, daneben auf einen steigenden Bestand an Diesel-Pkw.

Der Anteil des Straßengüterverkehrs mit in- und ausländischen Lastkraftwagen lag im Jahr 2008 bei 18,2 Mio. t (= 21,8 Mrd. l) bzw. rund 66 % des Inlandsverbrauches.⁵ Insgesamt machte mineralischer Dieselkraftstoff (inkl. Beimischung Biodiesel) rund 92 % des im Jahr 2008 in Deutschland im Straßengüterverkehr mit Lastkraftwagen getankten Treibstoffes aus.⁶

Im ersten Halbjahr 2009 zeigte sich eine Tendenz zur verstärkten Betankung mit deutschem Dieselkraftstoff zu Lasten von alternativen Kraftstoffen und mineralischem Kraftstoff aus dem Ausland. Die befragten Transportunternehmen tanken aktuell durchschnittlich 80 % ihres benötigten Kraftstoffes als mineralischen Dieselkraftstoff in Deutschland. Im entsprechenden Vorjahresmonat waren es im Durchschnitt nur 57 % des Kraftstoffes. Der höhere Anteil deutschen Dieselkraftstoffs am Verbrauch deutscher Transportunternehmen ist insbesondere auf den überdurchschnittlichen Auftragseinbruch im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr im Zusammenhang mit den erheblich zurückgegangenen deutschen Im- und Exporten zurückzuführen sowie auf die Verteuerung alternativer Kraftstoffe im Vergleich zu mineralischem Dieselkraftstoff. Der Inlandsverbrauch von mineralischem Dieselkraftstoff ging im Straßengüterverkehr im Zeitraum von Januar bis April 2009 um 5 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum zurück.

Tendenz zu vermehrter Betankung mit deutschem Diesel

Grafik 3: Inlandsverbrauch im Straßenverkehr von Diesel, Biodiesel als Beimischung zu Diesel, Biodiesel als Reinkraftstoff und Pflanzenölkraftstoff in Deutschland, in den Jahren 2007 und 2008 sowie im Zeitraum von Januar bis April 2008 bzw. 2009



Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Mineralölstatistik für die Bundesrepublik Deutschland, Jahre 2007 – 2009 und Berechnungen des Bundesamtes.

⁵ Quelle: Internetseite des Mineralölwirtschaftsverbandes e.V.

⁶ Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Mineralölstatistik für die Bundesrepublik Deutschland, Jahr 2007.

Die im Zeitraum von Mai bis Juli 2009 vom Bundesamt befragten Transportunternehmen tanken ihren mineralischen Dieselmotorkraftstoff aus Kostengründen nach Möglichkeit an der eigenen Betriebstankstelle. Auffällig ist der gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum höhere Anteil von Unternehmen, die ihren Treibstoff zu Tagespreisen einkaufen und keine längerfristigen Lieferverträge mit Mineralölhändlern abschließen. Zwar sind Preise im Rahmen von längerfristigen Lieferverträgen zumeist etwas höher als beim Einkauf zu Tagespreisen, da Mineralölhändler bei längeren Preisverpflichtungen auf Grund der starken Schwankungen des Dieselpreises einen Sicherheitsaufschlag berechnen. Allerdings besteht so eine sicherere Grundlage für Angebotskalkulationen. Im Allgemeinen sind die Preise abhängig von der Nachfragemenge, womit Transportunternehmen mit einer sehr hohen Abnahmemenge an Dieselmotorkraftstoff vergleichsweise niedrigere Preise erreichen können. Kooperationen von benachbarten Transportunternehmen beim Treibstoffeinkauf werden nach den Ergebnissen der Sonderuntersuchung nur selten vereinbart.

4.1.2 Betankung mit ausländischem Dieselmotorkraftstoff

Nach wie vor führen deutsche Transportunternehmen kaum Fahrten ausschließlich zur Betankung ins grenznahe Ausland durch. Unternehmer des gewerblichen Straßengüterverkehrs berücksichtigen die durch reine Tankfahrten oder Umwege entstehenden zusätzlichen Kosten wie Fahrzeugverschleiß, Personalkosten, Kraftstoffkosten der Fahrt, eventuell Kauf einer Tagesvignette. Auch eine abwechselnde Nutzung von Fahrzeugen im Binnenverkehr und grenzüberschreitenden Verkehr wird von relativ wenigen Transportunternehmen praktiziert. Folglich wird ausländischer Dieselmotorkraftstoff fast ausschließlich in Verbindung mit grenzüberschreitenden Beförderungen getankt und ist demnach stark von der Entwicklung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs abhängig.

Kaum reine Betankungsfahrten ins Ausland

Im Jahr 2008 haben deutsche Lkw rund 4,8 Mrd. Kilometer im Rahmen von grenzüberschreitenden Verkehren zurückgelegt. Dies entspricht circa 20 % der insgesamt im Jahr 2008 zurückgelegten Kilometer im Straßengüterverkehr. Im Jahr 2007 legten die Unternehmen noch 22 % der insgesamt gefahrenen Kilometer im Rahmen von grenzüberschreitenden Verkehren zurück. Für die Entwicklung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Jahr 2009 liegen bislang nur Daten für Januar 2009 vor. Diese weisen einen im Vergleich zum gesamten Straßengüterverkehr überdurchschnittlichen Rückgang von rund 30 % aus. Als Indikator für die Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs in den ersten Monaten des laufenden Jahres können die Daten der Außenhandelsmengen herangezogen werden. Diese weisen für den Zeitraum Januar 2009 bis einschließlich April 2009 einen Rückgang der deutschen Im- und Exporte bei den Staaten mit den höchsten Aufkommen im Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen (siehe unten) zwischen 20 und 28 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum aus. Der überdurchschnittliche Rückgang der im Rahmen von grenzüberschreitenden Beförderungen zurückgelegten Kilometer spiegelt sich auch in den vorliegenden Ergebnissen zum Tankverhalten wider.

Im Rahmen der Sonderuntersuchung wurde festgestellt, dass 52 der 96 befragten Transportunternehmen – in sehr unterschiedlichem Umfang – im Rahmen von grenzüberschreitenden Verkehren im Ausland tanken. Bei 20 % dieser Unternehmen ging der Anteil des ausländischen Dieseldiesels am im Transportunternehmen genutzten Kraftstoff gegenüber dem Vorjahr zurück, bei der großen Mehrheit der Transportunternehmen blieb er gleich. Dem abnehmenden Anteil ausländischen Dieseldiesels steht ein höherer Anteil deutschen Dieseldiesels am Kraftstoffverbrauch der Unternehmen gegenüber.

Deutsche Transportunternehmen sind im grenzüberschreitenden Verkehr überwiegend auf den Relationen zwischen Deutschland und Frankreich (2008: 1,0 Mrd. gefahrene km), den Niederlanden (0,7 Mrd. km), Belgien (0,5 Mrd. km), Österreich (0,4 Mrd. km) sowie Italien (0,5 Mrd. km) aktiv. Der Staat, in dem getankt wird, steht in engem Zusammenhang mit den durch das Unternehmen gefahrenen grenzüberschreitenden Relationen. Im Rahmen der grenzüberschreitenden Relationen nehmen deutsche Transportunternehmen hierbei bis zu einer wirtschaftlich sinnvollen Grenze Umwegfahrten durch andere Staaten mit besonders günstigen Dieselpreisen in Kauf. Je größer der Preisunterschied für Diesel im jeweiligen Staat gegenüber deutschem mineralischem Dieseldiesels ist, desto längere Umwegverkehre sind für die Unternehmen wirtschaftlich. So können längere Umwegverkehre - wie bereits in den Vorjahren - vor allem wirtschaftlich sinnvoll sein, um in Luxemburg zu tanken.

Dies spiegelt sich im Rahmen der Sonderuntersuchung wider:

Von den 52 deutschen Transportunternehmen, die im Rahmen von grenzüberschreitenden Beförderungen tanken, tanken 35 insbesondere in Zusammenhang mit Verkehren nach/von Frankreich, Belgien oder den Niederlanden in Luxemburg. Weitere 23 der Unternehmen der Sonderuntersuchung tanken insbesondere im Zusammenhang mit Verkehren nach/von Frankreich, Belgien oder den Niederlanden in Belgien. Ebenfalls 23 der Transportunternehmen tanken vor allem im Zusammenhang mit Verkehren nach/von Italien oder Österreich in Österreich. Insgesamt 11 Unternehmen der Sonderuntersuchung tanken im Rahmen von Verkehren von/nach den Niederlanden dort. Im Rahmen von Frankreich-Verkehren tanken die teilnehmenden Transportunternehmen jedoch kaum in Frankreich, da sich dort die Dieselpreise dem deutschen Preis stark angenähert haben. Da deutsche Transportunternehmen nur in relativ geringem Umfang grenzüberschreitende Beförderungen nach/von oder durch Polen und Tschechien durchführen, kommen Betankungen in diesen Staaten bei deutschen Transportunternehmen nur relativ selten vor.

Tanken deutsche Transportunternehmen im Ausland, müssen sie den Treibstoff inklusive der anfallenden Umsatzsteuer des jeweiligen Staates zahlen. Das Tanken in anderen Staaten rechnet sich für Transportunternehmen erst dann, wenn sie sich die dortige Umsatzsteuer erstatten lassen. In den meisten deutschen Nachbarstaaten funktioniert die Umsatzsteuerrück-
erstattung mittlerweile reibungslos. In machen Staaten wie z. B. Tschechien ist nach Aussage der Transportunternehmen das Umsatzsteuerrück-
erstattungsverfahren jedoch langwierig,

Umsatzsteuer-
erstattung bei Aus-
landbetankung
zumeist kein Prob-
lem

was das Tanken dort unattraktiver macht. Da die Erstattungsabwicklung kompliziert ist, nutzt mittlerweile ein Großteil der Unternehmen den von vielen Tankkartengesellschaften hierzu angebotenen (kostenpflichtigen) Service. Nur wenige zumeist kleinere Transportunternehmen gaben im Rahmen der Sonderuntersuchung an, das Umsatzsteuerrückerstattungsverfahren selbst abzuwickeln. Für einzelne im grenzüberschreitenden Verkehr tätige Unternehmer rechtfertigt der Preisunterschied im Vergleich zu deutschem Dieselmotorkraftstoff nicht den Zeit- und Kostenaufwand für die Umsatzsteuerrückerstattung, so dass aus diesem Grund nach Möglichkeit in Deutschland getankt wird. Im Ausland geben verschiedene Mineralölgesellschaften an ihren Tankstellen (geringe) Rabatte auf den Dieselpreis. Einige der im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr tätigen deutschen Transportunternehmen haben daneben individuelle Preisvereinbarungen mit bestimmten an ihren Hauptrelationen liegenden ausländischen Tankstellen abgeschlossen.

4.2 Betankung mit alternativen Kraftstoffen

Im Rahmen der Sonderuntersuchung des Bundesamtes gaben 60 % der befragten Transportunternehmen an, grundsätzlich zur Nutzung von alternativen Kraftstoffen bereit zu sein, auch wenn sie aktuell keine alternativen Kraftstoffe einsetzen. Unternehmen, die ihren Fuhrpark bereits ganz oder teilweise an die Betankung mit Biodiesel oder Pflanzenölkraftstoff angepasst haben, gegenwärtig aufgrund des Kostenvorteils jedoch mineralischen Dieselmotorkraftstoff nutzen, sind – unter der Voraussetzung der Wirtschaftlichkeit – in den meisten Fällen bereit, kurzfristig wieder auf alternativen Kraftstoff zu wechseln.

Längerfristig
verlässliche
Rahmenbedin-
gungen wichtig

Sind für die Nutzung alternativer Kraftstoffe größere Investitionen wie z.B. neue Tanks für die Betriebstankstelle, Umbauten an Fahrzeugen oder höhere Fahrzeuganschaffungskosten erforderlich, ist bei den Unternehmen allerdings eine gewisse Skepsis zu beobachten. Viele Unternehmen haben im Zusammenhang mit dem Biodiesel- und Pflanzenölboom in den letzten Jahren Investitionen verschiedener Art getätigt, die sich auf Grund der – ihrer Ansicht nach zu schnell von der Politik veränderten – steuerlichen Rahmenbedingungen sowie infolge des gesunkenen Preisniveaus für mineralische Kraftstoffe nicht amortisieren konnten. Bei zukünftigem Einsatz anderer alternativer Kraftstoffe, die größere Investitionen voraussetzen, wie z. B. Erdgas, befürchten diese Unternehmen ähnliche Unwägbarkeiten. Die im Rahmen der Sonderuntersuchung befragten Transportunternehmen sehen eine langfristige Verlässlichkeit der steuerlichen Rahmenbedingungen als Voraussetzung für eine ausgeprägtere Nutzung von alternativen Kraftstoffen.

4.2.1 Betankung mit Biodiesel (Fettsäuremethylester) als Reinkraftstoff

Biodiesel als Reinkraftstoff, also nicht als Beimischung zu mineralischem Dieseldieselkraftstoff, machte im Jahr 2008 mit 1,2 Mio. t (= 1,33 Mrd. Liter) rund 6 % des von Lastkraftwagen in Deutschland getankten Treibstoffs aus.⁷ Im Vergleich zum hohen Niveau des Jahres 2007 ging damit die Verwendung von Biodiesel als Reinkraftstoff um 37 % zurück. In den ersten vier Monaten des Jahres 2009 nahm der Inlandsverbrauch von Biodiesel um 60 % gegenüber dem gleichen Zeitraum 2008 auf 106.000 t ab. Die deutlich gesunkene Nutzung von Biodiesel bestätigt auch die aktuelle Sonderuntersuchung: Im Zeitraum Mai bis Juli 2009 setzten nur noch 5 der 96 befragten Unternehmen Biodiesel ein, zum Teil um ihre Restbestände aus dem Vorjahr aufzubauchen. Im gleichen Zeitraum des Vorjahres tankten noch 27 der 96 befragten Transportunternehmen Biodiesel. Fast alle diese Unternehmen betankten einen größeren Anteil ihrer Fahrzeugflotte mit Biodiesel. Die meisten der Unternehmen stellten die Nutzung von Biodiesel zugunsten von deutschem mineralischem Dieseldieselkraftstoff in den Monaten Dezember 2008 oder Januar 2009 ein, einige Unternehmen bereits in den Herbstmonaten 2008. Die Verwendung von Biodiesel war in den letzten Jahren vor allem bei Transportunternehmen anzutreffen, die im Binnenverkehr tätig sind und Biodiesel als günstigere Alternative zu deutschem mineralischem Dieseldieselkraftstoff einsetzten.

Deutlicher Absatzrückgang von Biodiesel

Biodiesel hat gegenüber mineralischem Dieseldieselkraftstoff einen niedrigeren spezifischen Energiegehalt, so dass ein Kraftstoffmehrverbrauch von durchschnittlich 6 % berücksichtigt werden muss. Darüber hinaus ist bei der Verwendung von Biodiesel bereits nach 30.000 gefahrenen Kilometern - anstatt nach 100.000 gefahrenen Kilometern bei mineralischem Dieseldieselkraftstoff - ein Ölwechsel notwendig, was zusätzliche Kosten verursacht. Damit die Betankung mit Biodiesel für Transportunternehmen wirtschaftlich sinnvoll ist, muss der Preisabstand zwischen Biodiesel und mineralischem Dieseldieselkraftstoff bei den meisten Unternehmen deshalb mindestens 10 Cent/Liter betragen.

Benötigter Preisabstand zwischen Biodiesel und min. Dieseldieselkraftstoff

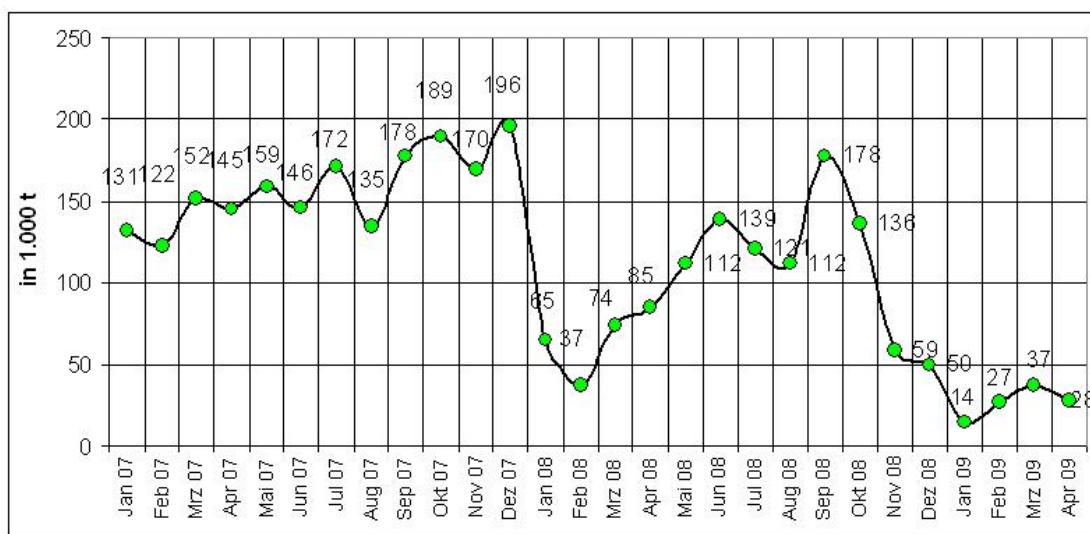
Im Jahr 2007 lag der Preis für Biodiesel kontinuierlich mindestens 10 Cent/Liter unter dem Preis von mineralischem Dieseldieselkraftstoff. Die Nachfrage nach Biodiesel lag relativ konstant auf hohem Niveau. Mit der zweiten Stufe der Mineralölsteuererhöhung auf Biodiesel zum 1. Januar 2008 stieg der Preis für Biodiesel deutlich an. Die Folge war zunächst ein Absatzeinbruch zu Beginn des Jahres 2008 um rund 80 Prozent. Biodieselnutzer verbrauchten zunächst die noch vorhandenen Lagerbestände in den Betriebstankstellen, bevor sich die Absatzmengen im Frühjahr angesichts der stark steigenden Preise für mineralischen Dieseldieselkraftstoff von dem niedrigen Niveau aus wieder leicht erhöhten. In den Sommermonaten 2008 führte der anhaltende Preisanstieg des mineralischen Diesels dazu, dass der Preisabstand zu Biodiesel zeitweise erneut auf mehr als 10 Cent/Liter wuchs (siehe Grafik 1). In diesen Zeit-

⁷ Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Mineralölstatistik für die Bundesrepublik Deutschland, Jahr 2007.

räumen fragten Transportunternehmen wieder verstärkt Biodiesel nach und füllten ihre Betriebstankstellen mit Biodiesel auf. Dies führte zu kurzfristigen Nachfragespitzen. Manche Transportunternehmen gaben im Rahmen der Untersuchung an, in diesen Monaten am Markt zeitweise keinen Biodiesel mehr erhalten zu haben.

Als im Spätsommer 2008 der deutliche Preisrückgang bei mineralischem Dieselkraftstoff einsetzte, verringerte sich der Preisabstand zu Biodiesel schnell, und der wichtige Preisabstand von 10 Cent/Liter wurde seit dem nicht mehr erreicht. Einige Monate lag der Preis für Biodiesel sogar über dem von mineralischem Dieselkraftstoff. In der Folge ging die Nutzung von Biodiesel überproportional zurück.

Grafik 4: Inlandsabsatz von Biodiesel in den Monaten Januar 2007 bis April 2009



Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Mineralölstatistik für die Bundesrepublik Deutschland, Jahr 2007 - 2009.

Viele Unternehmen beobachten die Preise der verschiedenen Treibstoffarten aufmerksam und schließen kaum noch längerfristige Lieferverträge ab, um möglichst schnell zwischen Biodiesel und mineralischem Dieselkraftstoff wechseln zu können, sobald sich hieraus Kostenvorteile ergeben. Da für den Wechsel von Biodiesel zu mineralischem Dieselkraftstoff und zurück keine baulichen Veränderungen am Fahrzeug nötig sind – nur bei älteren Fahrzeugen müssen eventuell Dichtungen und Kraftstoffleitungen gewechselt werden – können Transportunternehmen mit relativ geringem Aufwand zwischen den beiden Treibstoffarten wechseln. Sollte der Preis für mineralischen Dieselkraftstoff in Zukunft wieder deutlich über das Niveau von Biodiesel steigen, würde die Betankung mit letztgenanntem Treibstoff für Transportunternehmen, deren Fahrzeuge bereits biodieseltauglich sind, wieder zu einer Option.

Ein kleinerer Teil der im Rahmen der Sonderuntersuchung befragten Unternehmen, die bereits Biodiesel in der Vergangenheit genutzt haben, möchte jedoch aus verschiedenen Gründen nicht mehr zur Betankung mit Biodiesel zurückkehren. Einige lehnen Biodiesel ab, weil sie Fahrzeugschäden im Zusammenhang mit der Nutzung hatten, andere weil die neuen Euro-5-Motoren ihrer Ansicht nach zu empfindlich für Biodiesel sind oder die Leasingfahrzeuge

des Unternehmens keine Gewährleistung für den Betrieb mit Biodiesel haben. Andere Unternehmer gaben an, „keine Experimente machen zu wollen“. Sie haben noch nie Biodiesel eingesetzt und möchten dies auch in Zukunft nicht versuchen.

4.2.2 Betankung mit Pflanzenölkraftstoff (Pöl)

Pflanzenölkraftstoff machte im Jahr 2008 mit 0,42 Mio. t (= 450 Mio. Liter) rund 2 % des von Lastkraftwagen in Deutschland getankten Treibstoffs aus.⁸ Im Vergleich zum vergleichsweise hohen Niveau des Jahres 2007 ging der Inlandsabsatz von Pflanzenölkraftstoff um die Hälfte zurück. Im Zeitraum Januar bis April 2009 sank der Inlandsverbrauch um 72 % gegenüber dem gleichen Zeitraum des Jahres 2008 auf 28.000 t. Pflanzenölkraftstoff wird – wie Biodiesel – fast ausschließlich von Transportunternehmen genutzt, die im Binnenverkehr tätig sind und ihn als Alternative zu deutschem mineralischem Dieselmotorkraftstoff einsetzen, wenn dieser teurer ist.

Deutlicher Absatzrückgang bei Pöl

Im Rahmen der Sonderuntersuchung gaben 4 der insgesamt 96 Unternehmen an, Pflanzenölkraftstoff zu tanken. Dabei wurde in der Regel nur ein kleinerer Teil der Lastkraftwagen mit ihm betrieben. Im gleichen Zeitraum des Vorjahres nutzten noch 8 der befragten Transportunternehmen Pflanzenölkraftstoff. Unternehmen, die keinen Pflanzenölkraftstoff mehr tanken, sind zu deutschem Dieselmotorkraftstoff zurückgekehrt.

Im Gegensatz zu Biodiesel tritt bei der Nutzung von Pflanzenölkraftstoff ein Kraftstoffmehrerverbrauch gegenüber mineralischem Dieselmotorkraftstoff in der Regel nicht auf, da er in etwa einen gleich hohen spezifischen Energiegehalt wie mineralischer Dieselmotorkraftstoff besitzt. Allerdings sind bei der Verwendung von Pflanzenölkraftstoff, wie bei Biodiesel, häufigere Ölwechsel als bei der Nutzung von mineralischem Dieselmotorkraftstoff notwendig, die zusätzliche Kosten verursachen. Zudem sind Einschränkungen beim Einsatz der Fahrzeuge bei niedrigen Temperaturen zu beachten. Die meisten der im Rahmen der Sonderuntersuchung befragten Transportunternehmen gaben an, dass die Betankung mit Pflanzenölkraftstoff wirtschaftlich sinnvoll sei, wenn Lastkraftwagen bereits zum Betrieb hiermit umgebaut wurden und der Preisabstand zu mineralischem Dieselmotorkraftstoff regelmäßig mindestens 8 Cent betrage.

Benötigter Preisabstand zu Dieselmotorkraftstoff

Seit Oktober 2008 liegt der Preis für Rapsölkraftstoff kontinuierlich über dem für mineralischen Dieselmotorkraftstoff, da sein Preisrückgang vergleichsweise gering ausfiel. Damit ist die Betankung mit Pflanzenölkraftstoff zurzeit für Transportunternehmen wenig attraktiv, was den erheblichen Einbruch des Inlandsabsatzes von Pflanzenölkraftstoff erklärt. Ursache für den geringeren Preisrückgang für Pöl dürfte der im Vergleich zum Biodiesel-Markt weniger ausgeprägte internationale Wettbewerb sein. Die meisten Transportunternehmen, deren Last-

⁸ Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Mineralölstatistik für die Bundesrepublik Deutschland, Jahr 2007.

kraftwagen bereits zum Betrieb mit Pflanzenölkraftstoff umgebaut wurden, sind in ihrem Tankverhalten flexibel und würden bei wirtschaftlicher Rentabilität relativ schnell wieder auf Pflanzenölkraftstoff umsteigen.

4.2.3 Betankung von Lkw mit Erdgas

Ziel der Europäischen Kommission ist es, bis zum Jahr 2020 den Anteil von alternativen Kraftstoffen im Verkehrssektor auf 10 % anzuheben. Hierbei gilt neben der Nutzung von (nachhaltig produzierten) Biokraftstoffen der ersten Generation, Biokraftstoffen der zweiten Generation, Wasserstoff und Fahrzeugen mit Hybridantrieb, die Nutzung von Erdgas als vielversprechend. Biokraftstoffe der zweiten Generation und Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb sind noch in der Entwicklungsphase. Befragte Unternehmen sehen den Einsatz von Hybrid-Lkw oder Lkw mit Erdgasantrieb bisher als am praxistauglichsten an.

Im Rahmen der Sonderuntersuchung war bei einem kleineren Teil der befragten Transportunternehmen ein Interesse an der Nutzung von Erdgas festzustellen, dessen Preis im Vergleich zu mineralischem Dieselmotor niedriger ist. Besteht bei den Unternehmen grundsätzlich kein Interesse, ist der Grund vor allem die bereits unter Absatz 4.2 erwähnte Planungsunsicherheit, auch wenn die Steuervergünstigung für Erdgas bis zum Jahr 2020 festgeschrieben ist. Bei den aktuell relativ niedrigen Preisen für mineralischen Dieselmotor würde beim Einsatz von Erdgas ein Preisvorteil von rund 15 % bestehen (Jahr 2008: rund 42 %). Insbesondere Transportunternehmen oder Handelsunternehmen, die auf eine positive Öffentlichkeitswirkung durch Umweltschutz setzen und im Regional- oder Stadtverkehr tätig sind, zeigen Interesse an der Nutzung von Erdgas. Bis zum heutigen Zeitpunkt werden in Deutschland jedoch fast ausschließlich Klein-Lkw mit Erdgas betrieben. Zwar bieten Fahrzeughersteller bereits große Lkw - mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 26 t und einer Nutzlast bis zu 13 t - an. Doch werden diese nach Kenntnis des Bundesamtes bislang nur im Rahmen von Pilotprojekten für einige Wochen von Transportunternehmen bzw. Handelsunternehmen genutzt.

Nach Aussagen der Unternehmen, die an Pilotprojekten beteiligt waren, liegen die Anschaffungskosten für einen großen Erdgas-Lkw zurzeit noch rund 30.000 € über dem eines entsprechenden Lkw mit Dieselmotor. Problematisch ist nach Aussage der Unternehmen die mit ca. 350 km geringe Reichweite von Erdgas-Lkw, die den Einsatz im Fernverkehr deutlich erschwert, da das Erdgas-Tankstellennetz noch nicht gut genug ausgebaut ist. Ein deutlicher finanzieller Vorteil gegenüber dem Einsatz von mineralischem Dieselmotor auf Grund der geringeren Kraftstoffkosten kann sich jedoch nur beim Einsatz über längere Strecken ergeben. Große Lkw, die mit Erdgas betankt werden, haben nach Aussage der Gesprächspartner im Vergleich zu Dieselfahrzeugen eine geringere Zugkraft. Ferner sei das Fahren eines Erdgas-Lkw auf Grund eines anderen Fahrverhaltens wesentlich schwieriger. Nach Ansicht der befragten Unternehmer muss im Hinblick auf eine höhere Nutzung von Erdgasfahrzeugen im

Erdgasantrieb bei schweren Lkw noch am Anfang

gewerblichen Straßengüterverkehr die Erdgas-Motorenentwicklung noch Fortschritte machen.

5 Kraftstoffkosten und Ertragslage

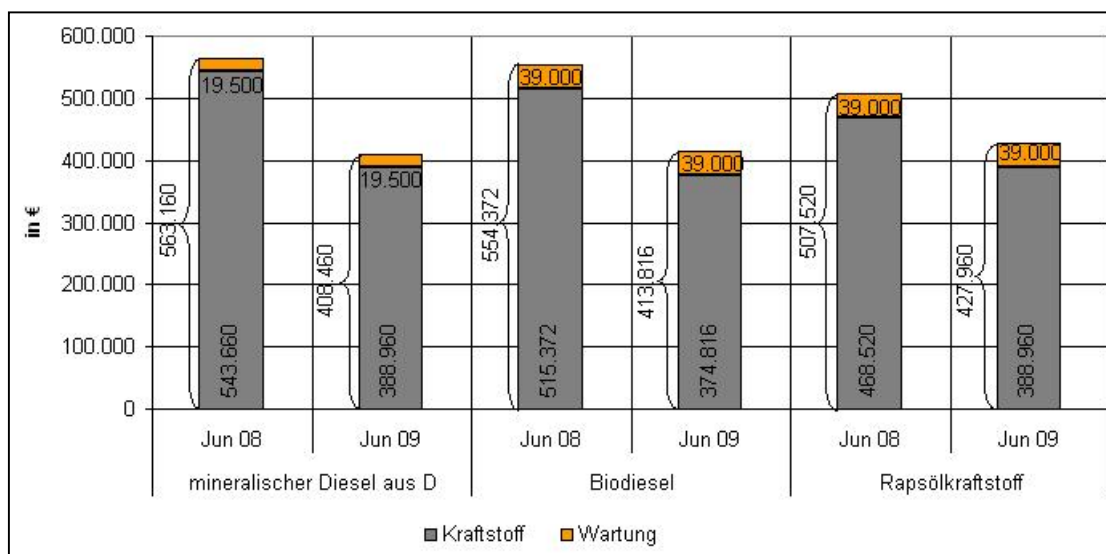
Unabhängig davon, welcher Kraftstoff im Unternehmen genutzt wird und ob im In- oder Ausland getankt wird, sind die Kraftstoffkosten deutscher Transportunternehmen innerhalb eines Jahres deutlich zurückgegangen. Sie sanken von Juni 2008 bis Juni 2009 bei Betankung der Lastkraftwagen mit deutschem Dieselmotorkraftstoff um 28 %. Bei Betankung mit Biodiesel bzw. Pflanzenölkraftstoff gingen die Kraftstoffkosten im gleichen Zeitraum um 27 % bzw. 17 % zurück. An Hand eines Beispiels soll nachfolgend die Kraftstoffkostenentlastung der Transportunternehmen erläutert werden.

Rückgang der Kraftstoffkosten bis zu 28 % ggü. Vorjahr

Beispielrechnung:

Ein Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs mit Schwerpunkt im nationalen Fernverkehr setzt 10 Lastkraftwagen mit einem zGG von jeweils 40 t ein, die jeweils 130.000 km jährlich fahren. Nach Angaben der International Road Transport Union (IRU) verbraucht ein durchschnittlich beladener 40-Tonnen-Lkw rund 34 Liter Dieselmotorkraftstoff bzw. Pflanzenölkraftstoff pro 100 Kilometer. Bei Nutzung von Biodiesel entsteht ein Mehrverbrauch von ca. 6 % gegenüber Dieselmotorkraftstoff. Bei Betankung mit Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff entsteht ein erhöhter Wartungsaufwand gegenüber mineralischem Dieselmotorkraftstoff von 1.950 € pro Fahrzeug und Jahr durch verkürzte Wartungsintervalle (Arbeitskosten, Ausfallkosten Standzeit Lkw, Motoröl, Ölfilter). Werden die Treibstoffpreise für Großabnehmer aus Abschnitt 3 zu Grunde gelegt, entstehen dem Unternehmen netto folgende Kraftstoffkosten:

Grafik 5: Jährliche Kraftstoffkosten des Beispielunternehmens bei Kraftstoffpreisen im Juni 2008 und Juni 2009 bei Nutzung von mineralischem Dieselmotorkraftstoff aus Deutschland, Biodiesel oder Pflanzenölkraftstoff aus Raps



Quellen: Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen, UFOP-Marktinformation, Juni 2008 bis Juni 2009; Destatis, Erzeugerpreise für gewerbliche Produkte, Preise für leichtes Heizöl, schweres Heizöl, Motorenbenzin und Dieselmotorkraftstoff, Lange Reihen ab 1976 bis Juni 2009; Berechnungen des BAG.

Dem Beispielunternehmen würden unter Zugrundelegung des Preisniveaus des mineralischen Dieselmotorkraftstoffes von Juni 2009 demnach bei Nutzung von mineralischem Dieselmotorkraftstoff jährlich rund 155.000 € weniger Kraftstoffkosten als unter Zugrundelegung des Preisniveaus von Juni 2008 entstehen. Würden Biodiesel oder Rapsölmotorkraftstoff genutzt, entstünden dem Beispielunternehmen geringere Kosten von rund 141.000 € bzw. 79.600 €.

Das Beispiel zeigt, dass die Attraktivität der Nutzung alternativer Kraftstoffe im gewerblichen Straßengüterverkehr stark vom jeweiligen Preisniveau abhängt und sich - unter der Annahme künftig wieder steigender Rohölpreise – in Zukunft für die Unternehmen wieder rechnen kann: Im Juni 2008 wäre für das Beispielunternehmen eine Betankung mit Biodiesel und Pflanzenölmotorkraftstoff günstiger gewesen als eine Betankung mit mineralischem Dieselmotorkraftstoff. Im Juni 2009 – mit einem Preisabstand von 8 Cent/Liter zwischen mineralischen Dieselmotorkraftstoff und Biodiesel – hätte die Betankung mit Biodiesel aufgrund des erhöhten Wartungsaufwandes etwas höhere Kosten als die Betankung mit mineralischem Dieselmotorkraftstoff verursacht. Steigt der Preis für mineralischen Kraftstoff, wie es im Frühjahr zu beobachten war, weiter an, könnte sich eine Nutzung von Biodiesel in absehbarer Zeit wieder rechnen. Ähnliches gilt für die Betankung mit Pflanzenölmotorkraftstoff, die derzeit noch deutlich teurer ist als die Nutzung der anderen Kraftstoffarten.

Die Entwicklung der Kraftstoffkosten hat einen erheblichen Einfluss auf die Ertragslage eines Transportunternehmens. Bei Unternehmen mit Tätigkeitsschwerpunkt im Fernverkehr machen sie einen Anteil von rund 26 % an den Gesamtkosten aus.⁹ Insofern wirken sich die gegenüber dem Vorjahr deutlich gesunkenen Kraftstoffkosten für deutsche Transportunternehmen nicht zuletzt vor dem Hintergrund der aktuell prekären wirtschaftlichen Gesamtsituation betriebswirtschaftlich positiv aus.

Rückgang der Kraftstoffkosten entlastet Unternehmen

⁹ Quelle: Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), BGL-Kosteninformationssystem Branchenkostenentwicklung, Juni 2009.

**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**

Werderstraße 34
50672 Köln

Telefon: (0221) 5776 - 0
Telefax: (0221) 5776 - 1777

Postfach 19 01 80
50498 Köln

Internet: <http://www.bag.bund.de>
E-Mail: poststelle@bag.bund.de

Stand: August 2009