

01

Mitgliederinformation des Zentralverbands des Tankstellengewerbes (ZTG) e.V.

KOMMENTAR

von Jürgen Ziegner



Höhere Besteuerung von Diesel?

Manchmal könnte man glauben, Deutschland sei eine Insel. In überraschender Einträchtigkeit kamen Ende des letzten Jahres Bundesrechnungshof, Umweltbundesamt und der VW-Vorstandsvorsitzende zu dem Ergebnis, das "Dieselprivileg" – der um 18 Cent/Liter niedrigere Steuersatz gegenüber Ottokraftstoff – müsse ein Ende haben. Besonders interessant: Der Bundesrechnungshof argumentierte, da ökologische Gründe für die günstigere Besteuerung von Diesel nicht erkennbar seien, könne der Staat durch die Abschaffung rund acht Mrd. Euro mehr einnehmen.

Zu den Fakten:

- Die geringere Mineralölsteuer auf Diesel hatte nie eine ökologische Begründung, sondern sollte die Mehrbelastung für Transportgewerbe und Handwerk begrenzen.
- Bei der Dieselbesteuerung liegt Deutschland bereits heute über dem EU-Durchschnitt. Bei einer Erhöhung auf das Niveau der Benzinsteuer würden die Preise an den deutschen Dieselsäulen brutto um rund 22 Cent/Liter steigen. Deutschland, das größte Transitland Europas, wäre dann zusammen mit Italien und Großbritannien mit Abstand der Preisführer in Europa.
- Rund 55 % des Dieselverbrauchs in Deutschland entfallen auf den Lkw-Verkehr, ein erheblicher Teil davon fährt im Transitverkehr. Wo die grenzüberschreitend fahrenden Lkw in Zukunft betankt würden, wissen wir nicht bei diesem Preisniveau aber kaum noch in Deutschland. Doch auch Handwerksbetriebe und Pkw-Dieselfahrer in grenznahen Bereichen würden bei derartigen Preisabständen in großem Ausmaß die heimischen Tankstellen meiden. Die Auswirkungen kann man sich in abgemildeter Version seit vielen Jahren im Grenzgebiet zu Luxemburg ansehen.

Egal, wo getankt würde: Gefahren würde nicht weniger, sondern durch zusätzliche Tanktourismusfahrten eher mehr. Dies nur nebenbei zu den "ökologischen Gründen".

Falls Sie einmal Gelegenheit haben, mit Ihrem Bundestagsabgeordneten sprechen zu können, machen Sie ihm klar: Die erhofften acht Mrd. Euro Mehreinnahmen wären bei weitem unwahrscheinlicher als ein neuerliches Tankstellensterben speziell in den Grenzgebieten Deutschlands.

Das Tankstellennetz am 1. Januar 2018

Kein Tankstellensterben in Sicht

n einem Satz Die jetzt vorgelegten Zahlen des Energie Informationsdienstes zeigen, dass das Netz im letzten Jahr weitestgehend konstant geblieben ist. Doch nicht alle vorgelegten Zahlen sind plausibel.

Der Energie Informationsdienst (EID) hat wie in jedem Februar die von ihm erhobenen aktuellen Tankstellenbestandszahlen zum Stichtag 1. Januar veröffentlicht. Die Überschrift des EID dazu lautet: "Deutsches Tankstellengeschäft: Alle Pfeile rauf". Die Aussage bezieht sich nicht nur auf die Zahl der Tankstellen, die kaum noch abgenommen hat, sondern vor allem auf die von befragten Vertretern der Mineralölgesellschaften getätigten Aussagen zur Absatzund Ertragslage im Tankstellengeschäft 2017. Die zitierten Aussagen reichen von "mit den Geschäftsergebnissen zufrieden" (JET), "sehr zufrieden" (ENI und HEM), "sehr erfreuliche Geschäftsentwicklung" (Westfalen) bis zu "extrem erfolgreiches Geschäftsjahr" (Shell). Bei den Tankstellenpächtern und -eigentümern hat der EID nicht nachgefragt. Wir befürchten, dass für diese 2017 im Schnitt schlechter ausgefallen ist als 2016, denn trotz möglicher Zuwächse im Kraftstoffbereich hat insbesondere das schlechte Wetter in der zweiten Jahreshälfte den Betrieben das für viele Betreiber finanziell wichtige Waschgeschäft verhagelt.

Zu den Zahlen des EID:

- Zwar liegt die Zahl der vom EID ermittelten Tankstellen in Deutschland zum 1.1.2018 mit noch 14.478 (14.118 Straßen- und 360 Autobahnstationen) um 26 Stationen niedriger als ein Jahr zuvor. Berücksichtigt man jedoch, dass es sich um Nettozahlen handelt, also um den Saldo von Neubauten und Schließungen, wobei die neugebauten Stationen erheblich größer sind als die geschlossenen, kann man kaum noch von einer Netzschrumpfung sprechen.
- Hauptursache für diese Stabilität in den Bestandszahlen ist weiterhin die gute Konjunktur in Deutschland, welche die Kraftstoffnachfrage und die Margen hoch hält. Der Güterverkehr auf der Straße nimmt weiter zu, angetrieben nicht nur

- durch den gewerblichen Bereich, sondern auch durch die verstärkte Hinwendung der Verbraucher zum Online-Einkauf. Aber auch die Gesamtfahrleistung der Pkw steigt weiter.
- Zwar lagen die Kraftstoffpreise 2017 im Schnitt um sechs Cent (Ottokraftstoff) bzw. acht Cent (Diesel) über den Werten des Jahres 2016, doch immer noch unter dem Niveau von 2015 und weit unter dem der Jahre zuvor. Dieses im Langfristvergleich niedrige Preisniveau hält die Kunden weiter in Kauflaune und führte nebenbei dazu, dass nicht nur Aral und Shell unverändert von Steigerungen beim Absatz ihrer Premiumkraftstoffe berichten, sondern dass auch andere Gesellschaften solche Sorten eingeführt haben.

Zu den einzelnen Netzen:

- BP hat unter der Aral-Marke mit 2.334 Straßentankstellen weiterhin das größte Netz, netto nur eine Station weniger als zu Jahresbeginn 2017. 18 Abgaben oder Schließungen stehen 17 Neuzugänge gegenüber. Das REWE-To-Go-Konzept war zum Jahreswechsel bei 235 Stationen umgesetzt. Den Absatzmarktanteil schätzt der EID unverändert auf 21.5 %.
- Mit 20 % Marktanteil hat die Shell ebenfalls ihren Marktanteil gehalten. Die Zahl der Tankstellen ging gegenüber dem 1.1.2017 lediglich um netto fünf auf 1.924 zurück (einschließlich der unter bft-Zeichen betriebenen Rheinland-Kraftstoff-Stationen).
- Die Total hat ihre Tankstellenzahl gegenüber dem Vorjahr nochmals um netto sechs Stationen auf nun 1.142 erhöht. Allerdings sind dies vier weniger als zum 1.7.2017. Der EID schätzt den Marktanteil von Total weiterhin auf 9,5 %.
- Ebenfalls ihren Marktanteil gehalten hat die Esso. Er liegt nach EID-Schätzung weiterhin bei 7 %, obwohl das Netz gegenüber dem Vorjahr nochmals um 22 auf jetzt 983 Stationen geschrumpft ist. Die wirklichen