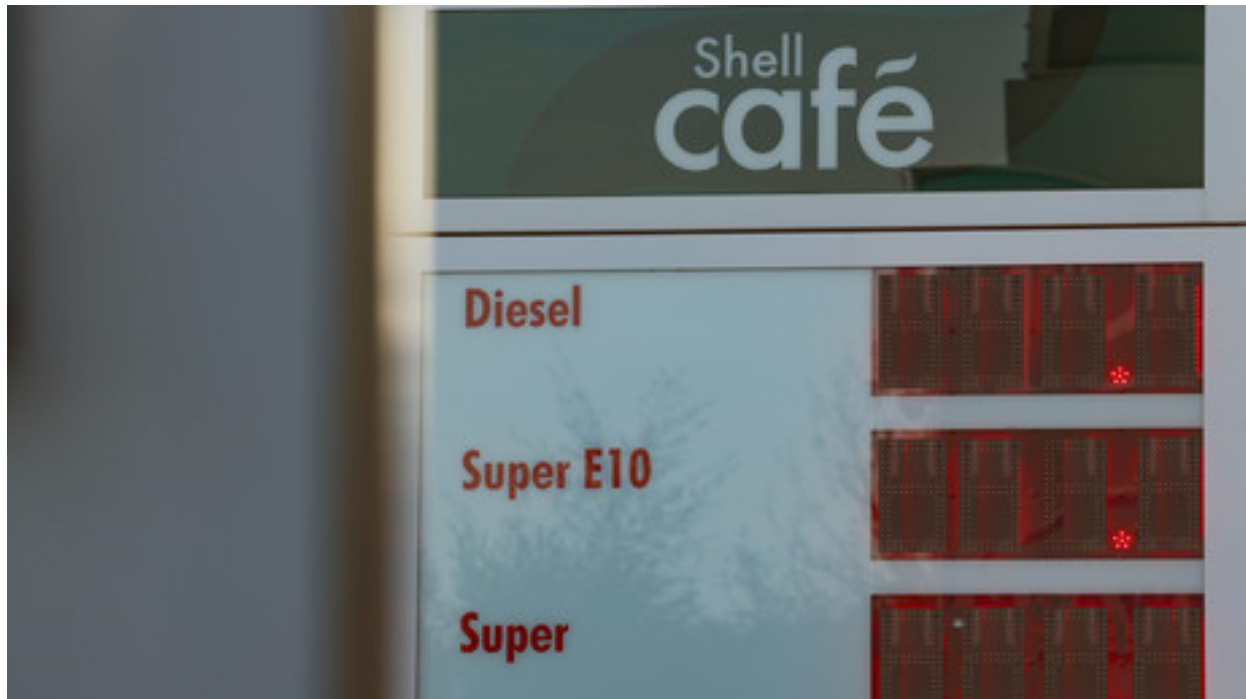


Von der Leyen im Öko-Paradies, die Bürger in der Hölle?

21 Apr. 2026 12:57 Uhr

Dass es mit Kerosin ernste Probleme geben wird, ist inzwischen klar. Aber auch mit anderen Treibstoffen und Produkten drohen böse Überraschungen. Nur werden die EU und deren Statthalter das bestenfalls für neue feindselige Maßnahmen nutzen.



© Eigene Montage; Vorlage urheberrechtlich geschützt
Symbolbild

Von Dagmar Henn

Man kann sich jetzt schon vorstellen, wie die Geschichte des "Tankrabatts" ausgehen wird, mal gesetzt den Fall, der Iran-Krieg lebt wieder auf und das Erdöl aus dem Persischen Golf wird auf unbestimmte Zeit dem globalen Markt entzogen. Nachdem wir ja in Deutschland sind, wo das Wort "sofort" unbekannt ist, sobald es um die Politik geht, tritt dieser Rabatt erst am 1. Mai in Kraft und schleicht dann langsam die Lieferkette hinunter bis zur letzten Tankstelle. Zu diesem Zeitpunkt ist, das scheint relativ fest zu stehen, Kerosin in Europa bereits knapp. Das bedeutet dann auch, soweit die Produktionsanteile zwischen Kerosin und Diesel in den Raffinerien umverteilt werden können, wurde dann auch schon weniger Diesel produziert, um etwas mehr Kerosin zu haben – weshalb der Dieselpreis allein dadurch abermals gestiegen sein dürfte.

Allerdings lauern dahinter noch ganz andere Risiken: ein langfristiger Mangel an Diesel, der selbst im Falle einer sofortigen Öffnung der Straße von Hormus frühestens binnen Monaten verschwinden würde. Und noch viel schneller womöglich ein Mangel an einem noch kritischeren Punkt, der schon 2022 sehr überraschend hereinbrach: Ad-Blue. Ein aus Erdgas produzierter Zusatz, ohne den neuere Lkw gar nicht

mehr fahren und dessen Produktion sich ab einer bestimmten Preisschwelle in Europa nicht mehr rechnet.

Man darf dabei nicht nur auf Europa allein blicken. In letzter Zeit kehrten eine Reihe von LNG-Tankern, die bereits auf dem Weg nach Europa waren, um und fuhren nach Asien. Die Lieferungen aus Katar gingen vor allem in asiatische Länder. Die bieten jetzt Preise, die bis zu 4 Euro/MWh über den europäischen liegen. Das für Europa zur Verfügung stehende Angebot schrumpft also, außer, die Preise steigen weiter. Und jetzt zum Ad-Blue: Aktuell liegt der Gaspreis in der EU um die 40 Euro/MWh. Die Schwelle, ab der sich für die ersten Produktionsanlagen die Produktion von Ad-Blue nicht mehr rentiert, liegt bei 45 Euro/MWh. Bei 50 Euro/MWh wird es nicht mehr produziert – das war, was 2022 passiert ist. Die Prognosen der Marktanalytiker, unter anderem von Goldman-Sachs, liegen bei fortgesetzter Schließung der Straße von Hormus bei bis zu 90 Euro/MWh. Das ist noch ohne einen zusätzlichen Stopp der Lieferungen von russischem Erdgas durch die EU.

Ad-Blue wirkt noch weitaus schneller als ein akuter Mangel an Diesel, und es gibt hier keine strategischen Lager, die beim Diesel noch etwas abfangen könnten, auch wenn sie schon binnen weniger Wochen angezapft werden müssen. Vor allem: Wenn es nicht vorhanden ist, dann bricht die gesamte Logistik unmittelbar zusammen, weil die Fahrzeuge nicht mehr fahren. Aber Diesel ist ebenfalls nicht sicher.

In der EU werden pro Tag etwa 633.000 Tonnen Diesel verbraucht. Ungefähr 586.000 Tonnen werden in der EU produziert, der Rest wird importiert. Wenn die Raffinerien in Europa die Verteilung zwischen Diesel und Kerosin ändern, also statt 39 Prozent Diesel aus der gesamten Rohölmengung nur 34 Prozent erzeugen, dafür statt 9 Prozent Kerosin 14 Prozent, dann ginge die Menge des produzierten Diesels um 60.000 Tonnen/Tag zurück. Gleichzeitig entfällt auch der Rohölanteil, der bisher aus der Golfregion importiert wurde – das sind noch einmal 40.000 Tonnen Diesel/Tag, wenn die Straße von Hormus gesperrt bleibt.

Nun gibt es kommerzielle Lager, die drei bis vier Monate abdecken können, wenn das Defizit bei 100.000 Tonnen/Tag bleibt – obwohl sich dann natürlich fragt, ob es sinnvoll ist, wenn sie das täten, sofern der Krieg fortgesetzt wird, da nicht abzusehen wäre, wie lange diese Lage anhält. An diesem Punkt wäre also bereits ein Eingreifen der Regierungen denkbar, um die "Haltbarkeit" dieser Lagerbestände zu strecken, indem der Verbrauch begrenzt wird. Die staatlichen Notreserven halten noch länger, weil sie mit 39 Millionen Tonnen in der ganzen EU etwa drei- bis viermal so groß sind wie die kommerziellen. Von der deutschen Reserve von etwa 20 Millionen Tonnen wurde aber ungefähr ein Fünftel bereits im März freigegeben.

Selbst wenn der ganze Iran-Krieg vorüber wäre, würden die Schäden an Raffinerien in der Golfregion dazu führen, dass es ein tägliches Defizit bei der Diesel-Produktion von etwa 50.000 Tonnen/Tag gäbe, mindestens für einige Monate. Aktuell ist das aber noch nicht eingepreist.

Doch es gibt noch einen weiteren Faktor, den man nicht vergessen darf: Wie entscheiden sich die Politiker der EU, wenn die Ukraine kein Diesel mehr hat? Sie würden aus den europäischen Beständen abzweigen, um den Krieg dort am Laufen zu halten. Das wären bis zu weitere 20.000 Tonnen/Tag, die in der EU fehlen. Nebenbei: Auch Kerosin dürfte dorthin fließen, und auch die US-Transportlogistik für den Iran-Krieg würde bei der notorischen Zwischenlandung in Ramstein Kerosin europäischer Raffinerien beanspruchen... Wie auch immer, auf jeden Fall führt eine Einbeziehung des Faktors Ukraine dazu, dass

pro Tag im Falle einer Fortsetzung des Iran-Kriegs bis zu 140.000, im Falle eines Endes immer noch 70.000 Tonnen/Tag fehlen.

Ein Mangel an Ad-Blue übrighens würde die Preise an den Tankstellen noch zusätzlich nach oben schrauben, weil auch die Tanklastwagen, die sie versorgen, auf Ad-Blue angewiesen sind. Die beiden Aspekte können sich also wechselseitig verstärken, bis dahin, dass zwar Diesel da ist, aber nicht zur Tankstelle gelangt.

Und mitten hinein in dieses Szenario kommen dann 17 Cent/Liter Steuerentlastung für zwei Monate. Das ist ein klein wenig so, als würde man jemandem, dessen Haus brennt, statt Löschwasser ein Bier spendieren. Ist auch nass, aber nur begrenzt hilfreich.

Das waren jetzt einmal ein paar Rohdaten. Selbst für die vernünftigsten Regierungen wäre das eine schwierige Situation. Weil, beispielsweise, im Sommer, zu einer Zeit, in der die kommerziellen Vorräte aufgebraucht sein könnten und in der sich die Preise in ganz anderen Regionen als heute bewegen dürften, die Ernte eingebracht werden muss, wofür es ebenfalls Diesel braucht, der aber billig genug sein müsste, dass es zu keinem Verlust führt, zu ernten. Sollte nicht geerntet werden, hat die EU noch ein Problem einer ganz anderen Größenordnung. Hier müssten also die staatlichen Vorräte auf jeden Fall angetastet werden, auch wenn ansonsten eine rationale Politik so früh wie möglich eingreifen würde, um die Vorräte maximal zu strecken.

Allerdings haben wir es nicht mit rationalen Regierungen zu tun. Da muss man nur an Ursula von der Leyens Aussage, die beste Energie sei jene, die gar nicht verbraucht wird, denken. Oder an die Aufforderung an die Bürger, weniger Benzin zu tanken, damit das Kerosin länger reicht. Wenn man dann noch ein paar dieser "Visionen" hinzufügt, wie die Fünfzehn-Minuten-Stadt, und die Vorlieben der EU für die Kontrolle der Bürger... dann muss man davon ausgehen, dass eine derartige Entwicklung, wie sie das Extremszenario liefert (Fortsetzung des Iran-Kriegs), vor allem als Rechtfertigung genutzt wird, um ohnehin bereits vorhandene Pläne durchzusetzen. Was dann bedeuten würde, Mobilitätsbeschränkungen zu verhängen, ohne die volkswirtschaftlichen Folgen im Blick zu haben. Das Modell der Lockdowns während Corona belegte recht gut, wie ohne Analyse und Überlegung einfach geholt wurde.

Nicht zu vergessen, einige der Folgen eines solchen Mangels entsprechen genau einigen Schritten, die auf EU-Ebene geplant sind. Wer an die Proteste gegen die Abschaffung des vergünstigten Diesels für die Landwirtschaft zurückdenkt, begreift schnell, dass die aktuellen Preise bereits genau die Folgen haben werden, die bei der Abschaffung dieser Vergünstigung gefürchtet worden waren – und der aktuelle Preis ist noch lange nicht das Ende der Fahnenstange.

Gleiches gilt auch bei Kunstdünger, der ebenfalls aus der Golfregion geliefert wurde – die Preise sind inzwischen bereits wieder so hoch wie 2022. Damals sanken in Deutschland die Preise einzig dadurch wieder, dass viele Bauern wegen der gestiegenen Kosten die Aussaat unterließen. Auch hier gibt es übrigens zwei große Produzenten von Kunstdünger, die leicht erreichbar wären: Weißrussland und Russland. Doch bei beiden gibt es EU-Sanktionen, die den Import von Kunstdünger von dort untersagen.

Wie ausgeprägt das Problem diesmal sein wird, ist noch nicht bekannt. Fest steht aber bereits, dass die Anbaufläche für den besonders düngerhungrigen Mais in Italien um 11 Prozent zurückgegangen ist und in der Steiermark in Österreich bis zu 20 Prozent der Bauern den Dünger für die laufende Saison noch nicht gekauft haben. Die Daten für die Aussaat insgesamt liegen noch nicht vor.

Aber wie wird eine Bürokratie, die völlig unrealistischen Zielen folgt, auf diese Entwicklung reagieren? Sie wird versuchen, jedes Ziel, das auf diese Weise erreichbar scheint, durchzusetzen, ob das nun für die Menschen in der EU das Leben erschwert oder nicht. So, wie in Bezug auf die Zuteilung von Diesel im Zweifelsfalle der Krieg in der Ukraine wichtiger wäre als die Aufrechterhaltung der Lieferlogistik für die Supermärkte, so wird die scheinbar einfache Umsetzung dieser vermeintlich ökologischen Ziele wichtiger sein als die gesicherte und bezahlbare Versorgung der Bevölkerung.

Das Extrembeispiel, wie das Wohl der eigenen Bevölkerung im Verhältnis zu den abstrakten politischen Zielen rangiert, lieferte jüngst die Bundesregierung in ihrem Abkommen mit der Ukraine, in dem tatsächlich der Bau von Sozialwohnungen in der Ukraine mit Bundesmitteln gefördert werden soll, obwohl dort über 70 Prozent der Bevölkerung im eigenen Eigentum wohnen (in Deutschland nur 44) und in Deutschland seit Jahren Wohnungsmangel herrscht. Dementsprechend dürften auch im extremen Krisenmodus die Prioritäten liegen: erst der Krieg, dann die Öko-Fantasien, und dann, vielleicht, das Wohl der Bürger.

RT DE bemüht sich um ein breites Meinungsspektrum. Gastbeiträge und Meinungsartikel müssen nicht die Sichtweise der Redaktion widerspiegeln.