



Roth Energie

Das Tanklager in Frankfurt am Main ist eines der sechs Tanklager von Roth Energie und hat ein Fassungsvermögen von 22 Millionen Litern.

HVO-Pionier mit Hürden

Roth Energie gehört zu den Vorreitern beim Verkauf von HVO100 an Tankstellen – über eine Million Liter wurden bereits abgesetzt. In der Binnenschifffahrt hingegen bleibt der klimafreundliche Biokraftstoff ein Nischenprodukt. Hohe Preise und steuerliche Hürden bremsen die Nachfrage.

An den Straßentankstellen gehört Roth Energie zu den Vorreitern der Branche in Sachen HVO100. Zehn Monate nach der offiziellen Verkaufsfreigabe für den biobasierten Dieselmotorkraftstoff aus hydrierten Pflanzenölen oder Abfallstoffen meldet das Familienunternehmen im März 2025 den millionsten verkauften Liter HVO100 an einer Roth-Tankstelle – und damit etwa 2.257.222,22 Kilo CO₂-Einsparungen. Zu den Kunden gehören neben Privatleuten auch Speditionen, Entsorgungsbetriebe und öffentliche Einrichtungen. Insgesamt bieten heute 2.000 der etwa 14.080 Straßentankstellen in Deutschland HVO100 oder einen Diesel mit HVO-Beimischung unter verschiedenen Produktnamen wie Klima Diesel an.

Während der Kraftstoff also im Straßenverkehr nach und nach Einzug hält, bleibt HVO in der Binnenschifffahrt ein Nischenthema. „Das Problem ist, dass es in Deutschland im Gegensatz zu den Niederlanden keine speziellen Anlagen gibt, um das Produkt für die Steuerbefreiung rot einzufärben“, erklärt Kevin Bartels, Vertriebsleiter Schiffsbetriebsstoffe bei Roth Energie. Die Folge: HVO kann nicht steuervergünstigt angeboten werden. „Wir haben das Invest in eine Färbanlage selbst schon einmal durchgerechnet, aber das lohnt sich leider aufgrund der bisher niedrigen Nachfrage in der Binnenschifffahrt nicht“, ergänzt Bartels.

Grundsätzlich ist HVO zwar rück erstattungsfähig, wenn er nachweislich zu gewerblichen Zwecken getankt wird, doch die konkrete Abwicklung hängt vom jeweiligen Bundesamt ab. Da



Roth Energie

Roth Energie beliefert Schiffs-kunden an Rhein, Main und Mosel per Tkw.



Roth Energie in Zahlen

Leistungen: Energieversorgung, -handel und -logistik

Gegründet: 1949

Mitarbeiter: 750

Umsatz: 2 Milliarden Euro

Zentrale: Gießen + Verkaufsbüros in sieben Bundesländern

Tanklager: Gießen, Frankfurt a. M., Aschaffenburg, Hanau, Mainz, Kleinostheim, Koblenz

Tankstellen: 60 Stationen in Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Thüringen, Nordrhein-Westfalen und Bayern

ab

das Wissen über das relativ neue Produkt noch nicht so weit verbreitet ist, fehlt zudem in den Ämtern das Personal, um das Thema Versteuerung unkompliziert und schnell zu bearbeiten. Abgesehen davon ist der Transportkostenanteil am HVO-Preis in Deutschland höher als beispielsweise in den Niederlanden, wo sich HVO einer deutlich besseren Nachfrage erfreut. „Selbst unversteuert ist HVO in Deutschland aktuell etwa 24 Cent pro Liter teurer als fossiler Schiffsdiesel und damit in der Transportbranche, in der die Margen generell niedrig sind, schlicht noch nicht wettbewerbsfähig“, ergänzt Bartels.

Trotzdem bleibt Roth Energie überzeugt von der synthetischen Dieselalternative. Derzeit beliefert das Unternehmen eine kleine Schiffstankstelle am Rhein, an der Hobbybootfahrer ihre Wasserfahrzeuge betanken können. Für weitere Kunden sei man selbstverständlich jederzeit offen, betont Bartels. Aktuell hat der Mittelständler an den Lagerstandorten Mainz, Koblenz, Hanau und bald auch in Kleinostheim die Möglichkeit, HVO100 einzulagern. Die Kapazitäten liegen je Standort bei etwa zwei Millionen Liter.

Flüssiggas statt Diesel

Deutlich weiter in der Verbreitung als HVO ist inzwischen Gas-to-Liquids (GTL), das Roth Energie bei Shell unter dem Produktamen Shell GTL Fuel Marine bezieht und weiterverkauft. Etwa zehn bis 15 Prozent der Kunden von Roth tanken bereits GTL statt Schiffsdiesel – Tendenz steigend. Mit einer Preisdifferenz von etwa sechs Cent im Vergleich zum Schiffsdiesel (unversteuert) ist GTL zudem wirtschaftlich gesehen deutlich konkurrenzfähiger als HVO. „Wir haben beispielsweise einige Kunden wie die Kölner Flotte auf GTL umgestellt. Das ist in der Schifffahrt am Anfang etwas aufwendiger. Aber: Wenn ein Kunde einmal umgestellt hat, dann will er auch nicht mehr zurück“, sagt Bartels. GTL kann ohne Umrüstung getankt werden und ist auch als Beimischung einsetzbar.

Ebenso wie HVO handelt es sich bei GTL um einen X-to-Liquid-Kraftstoff (XtL), der allerdings nicht aus nachwachsenden biogenen Stoffen, sondern aus Erdgas hergestellt wird. Shell GTL Fuel Marine verbrennt laut Hersteller sauberer als konventioneller Dieselmotorkraftstoff und verursacht geringere lokale Emissionen bei Stickoxiden und Feinstaub als HVO und mineralischer Diesel. Die Einsparungen bei den CO₂-Emissionen liegen allerdings deutlich unter denen von HVO, weil es sich um einen Kraftstoff mit fossilem und nicht mit biogenem

Ursprung handelt. Während GTL wie mineralischer Diesel bei der Verbrennung „frisches“ CO₂ in die Atmosphäre abgibt, handelt es sich bei HVO um CO₂, das vorher bei der Produktion gebunden wurde, weshalb man hier von einem Kreislauf spricht.

Breites Angebot für Schifffahrt

Insgesamt spielt das Geschäft mit Schiffsbetriebsstoffen bei Roth Energie aufgrund eines hohen Stammkundenanteils eine gewichtige Rolle. „Wir haben uns mittlerweile auf dieses Geschäft spezialisiert und sind sicherlich in der Größenordnung in unserem Liefergebiet im Südwesten von Deutschland einer der führenden Anbieter“, sagt Bartels. Zu den Kunden gehören die Fahrgast- und Güterschifffahrt, aber auch die Wasserschiffahrtsämter, die Feuerwehr und die Wasserschutzpolizei. Neben Schiffsdiesel, GTL und HVO zählen Adblue und Schmierstoffe zum Produktportfolio. Die Auslieferung erfolgt per Tankkraftwagen oder über mobile Anlagen und IBC.

Mit Blick auf die Zukunft der Betriebsstoffe für Binnenschiffe rechnet Bartels damit, dass das Thema Biokomponenten an Bedeutung gewinnen und sich auch in Sachen Besteuerung etwas tun wird. Mit Spannung blickt er zudem auf die Entwicklungen rund um den Wasserstoffantrieb. „Solange grüner Wasserstoff aber nicht so günstig produziert werden kann, dass sich der Transportweg lohnt, ist das für uns kein relevantes Geschäft. Aber wir beobachten das natürlich“, sagt der Teamleiter für Schiffsbetriebsstoffe.

Annika Beyer

Anzeige



Kadlec & Brödlin GmbH
 SCHIFFSELEKTRIK | ELEKTRONIK
 KOMMUNIKATION | NAVIGATION



Werde Teil unseres Teams!

Konstrukteur (w/m/d)
Elektrotechnik EPLAN P8

Servicetechniker (w/m/d)
Industrielle Elektrotechnik

Elektroniker (w/m/d)
Automatisierungstechnik (S7, HMI, TIA)

Steuerfachangestellter (w/m/d)
Lohn- und Finanzbuchhaltung (DATEV)



SCAN ME