AUSWIRKUNGEN DER IRAN-KRISE AUF DEN KRAFTSTOFFMARKT

Mythen im Realitätscheck

22.06.2026

Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V.

AUSGANGSSITUATION

- Die Internationale Energieagentur (IEA) bewertet den Iran-Krieg explizit als „**largest oil supply disruption in history**“. Sie stellt die größte angebotsseitige Störung des globalen Ölmarkts seit den 70er Jahren dar.
- Hintergrund ist vor allem die **faktische Schließung der Straße von Hormus**, über die **etwa ein Fünftel des weltweit** verbrauchten Rohöls und der daraus hergestellten Erdölprodukte täglich bewegt werden. Dazu kommen Beschädigungen an Raffinerien in der Golfregion.
- Die daraus resultierenden **Knappheiten** betreffen nicht nur Rohöl, sondern in besonderem Maße auch **raffinierte Produkte, insbesondere Diesel und Kerosin**.
- Darauf haben die Märkte **weltweit** umgehend reagiert: Es werden außergewöhnlich hohe und bislang nicht gekannte **Preisvolatilitäten** und große Preissteigerungen beobachtet. Mehrere Länder – insbesondere in Asien – haben inzwischen **Exportbeschränkungen** für Ölprodukte erlassen und **Maßnahmen zur Verbrauchsreduzierung** ergriffen.

MYTHEN IM REALITÄTSCHECK

Mythos 1: „Die Entwicklung der Preise für Benzin und Diesel müsste dem Rohölpreis folgen.“

Mythos 2: „Die Ölindustrie ist schuld am hohen Spritpreis, besonders in Deutschland.“

Mythos 3: „Der im Vergleich zu anderen EU-Ländern schnellere und stärkere Preisanstieg in Deutschland zeigt, dass der Wettbewerb hierzulande nicht funktioniert.“

Mythos 4: „Die Raffinerieunternehmen in Deutschland sind im Besitz vertikal integrierter Mineralölkonzerne, die auch die Tankstellennetze kontrollieren.“



MYTHOS & REALITÄT

Mythos 1:

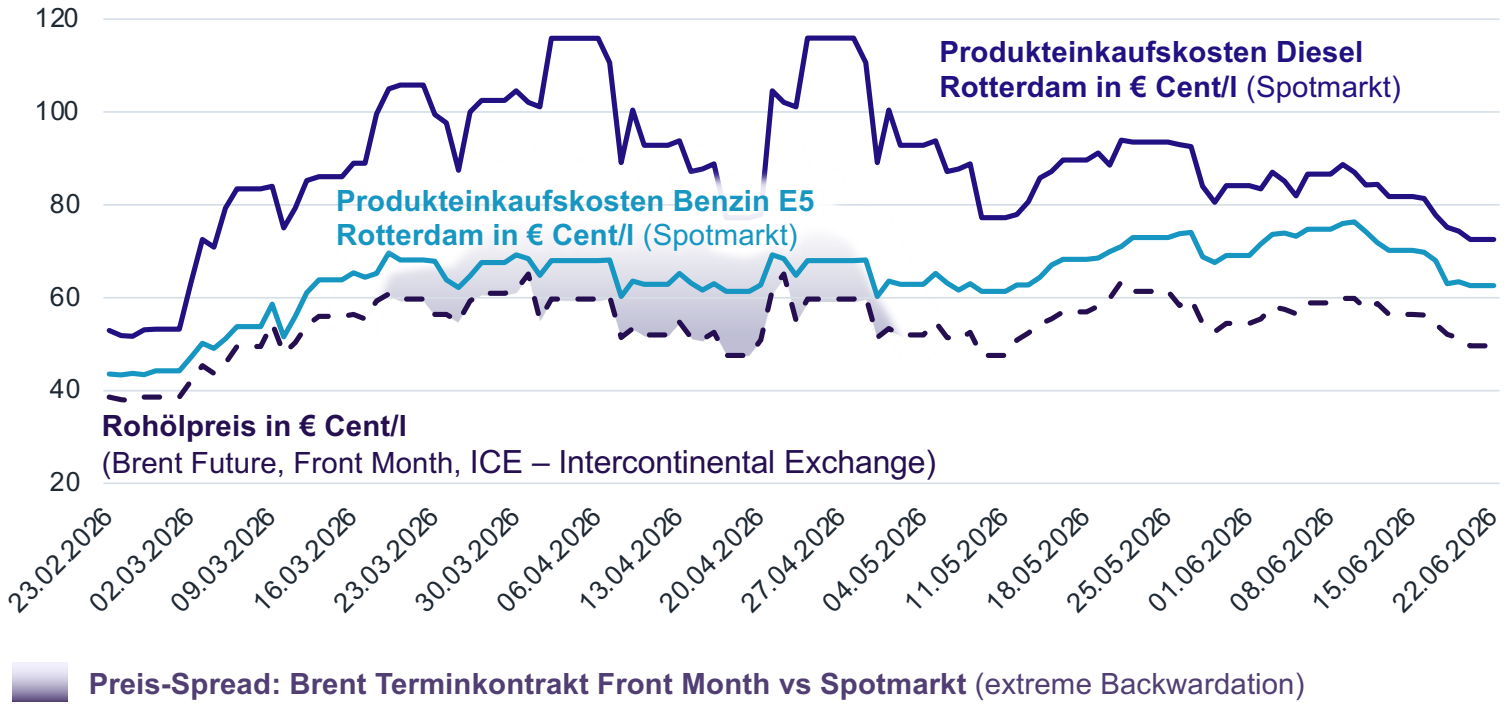
„Die Entwicklung der Preise für Benzin und Diesel müsste dem Rohölpreis folgen“

Realität:

- Entscheidend für die Tankstellenpreise sind die Produktpreise für Benzin und Diesel, die an internationalen Handelsplätzen notiert werden (z. B. Rotterdam).
- Der Rohölpreis ist nur ein Faktor unter vielen, die die Produktpreise beeinflussen.
- Der deutlich stärkere Preisanstieg beim Diesel ist Folge der globalen Diesel-Knappheit und des großen Importbedarfs Europas und besonders Deutschlands.

DIE AKTUELLE PREISENTWICKLUNG BEI PRODUKTEN IST WELTMARKTGETRIEBEN UND FOLGE DER GEOPOLITISCHEN LAGE

Rohölpreis vs Produktpreise (Benzin und Diesel), Notierung Rotterdam



Preis-Spread: Brent Terminkontrakt Front Month vs Spotmarkt (extreme Backwardation)

Quelle: Argus OMR, Diesel German 10ppm fob ARA, Argus OMR, 95R 10ppm NWE barge; Grafik (Nr. 590): en2x

- Seit Beginn des Irankrieges sind die Produktpreise für Benzin und Diesel am Handelsplatz Rotterdam deutlich angestiegen.
- Der deutlich stärkere Preisanstieg beim Diesel (Verdopplung) ist Folge des großen Diesel-Importbedarfs in Europa und vor allem in Deutschland.
- Der Ölmarkt befand sich von Mitte März bis Ende April in einer extremen **Backwardation**: Marktsituation, in der Terminkontrakte mit kurzfristiger Lieferung mit einem Aufschlag gegenüber längerfristigen Kontrakten gehandelt werden.
- Mitte März war zu beobachten, dass die Spotpreise für Rohöl für direkte physische Lieferung nochmals deutlich über den Preisen von kurzfristigen Terminkontrakten (Front-Month) liegen und damit auf eine akute Angebotsknappheit hinweisen.

MYTHOS & REALITÄT

Mythos 2:

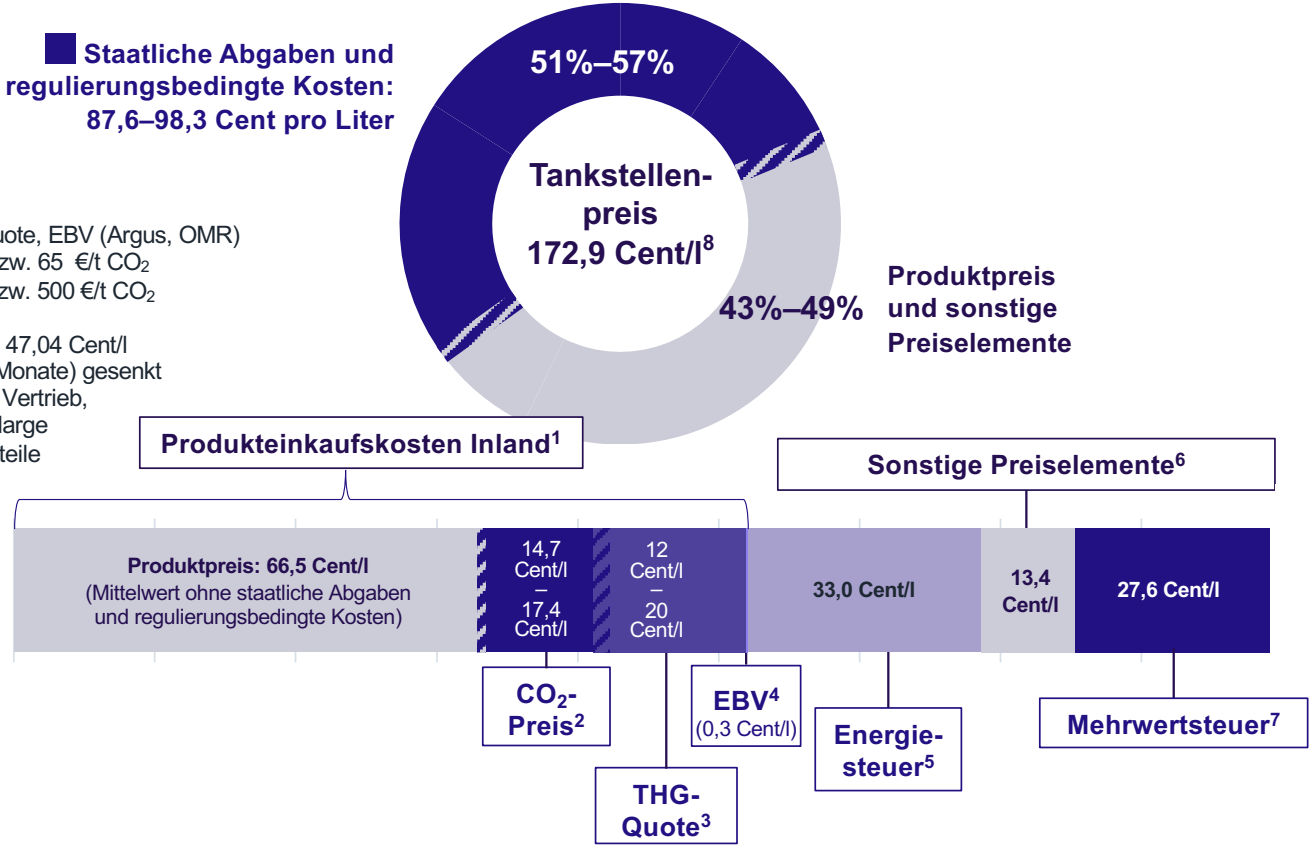
„Die Ölindustrie ist schuld am hohen Spritpreis, besonders in Deutschland.“

Realität:

- Staatliche Abgaben und Kosten dominieren mit rund 50% die Kraftstoffpreise in Deutschland auch unter Berücksichtigung der aktuellen Absenkung der Energiesteuer.
- Im europäischen Vergleich sind die Energiesteuer und THG-Quotenkosten besonders hoch; hinzu kommt der CO_2-Preis aus dem nationalen Emissionshandel, den es nur in Deutschland und Österreich gibt. Die Mehrwertsteuer auf alle Preisbestandteile verstärkt die Preisunterschiede.
- Sonstige Preisbestandteile für Lagerung und Transport, Verwaltung und Betrieb sowie Marketing und Vertrieb inklusive Marge haben den geringsten Anteil und bleiben relativ konstant.
- Produkteinkaufskosten und sonstige Preisbestandteile bestimmen den kleineren Teil des Verkaufspreises: Preissteigerungen an Tankstellen spiegeln gestiegene Einkaufspreise für Kraftstoffe (Benzin, Diesel) zum Wiederbeschaffungswert wider.

DIESEL: ÜBER DIE HÄLFTE DES TANKSTELLENPREISES SIND STEUERN UND REGULIERUNGSBEDINGTE KOSTEN

Zusammensetzung Tankstellenpreise in Deutschland, Beispiel: Diesel (22.06.2026)

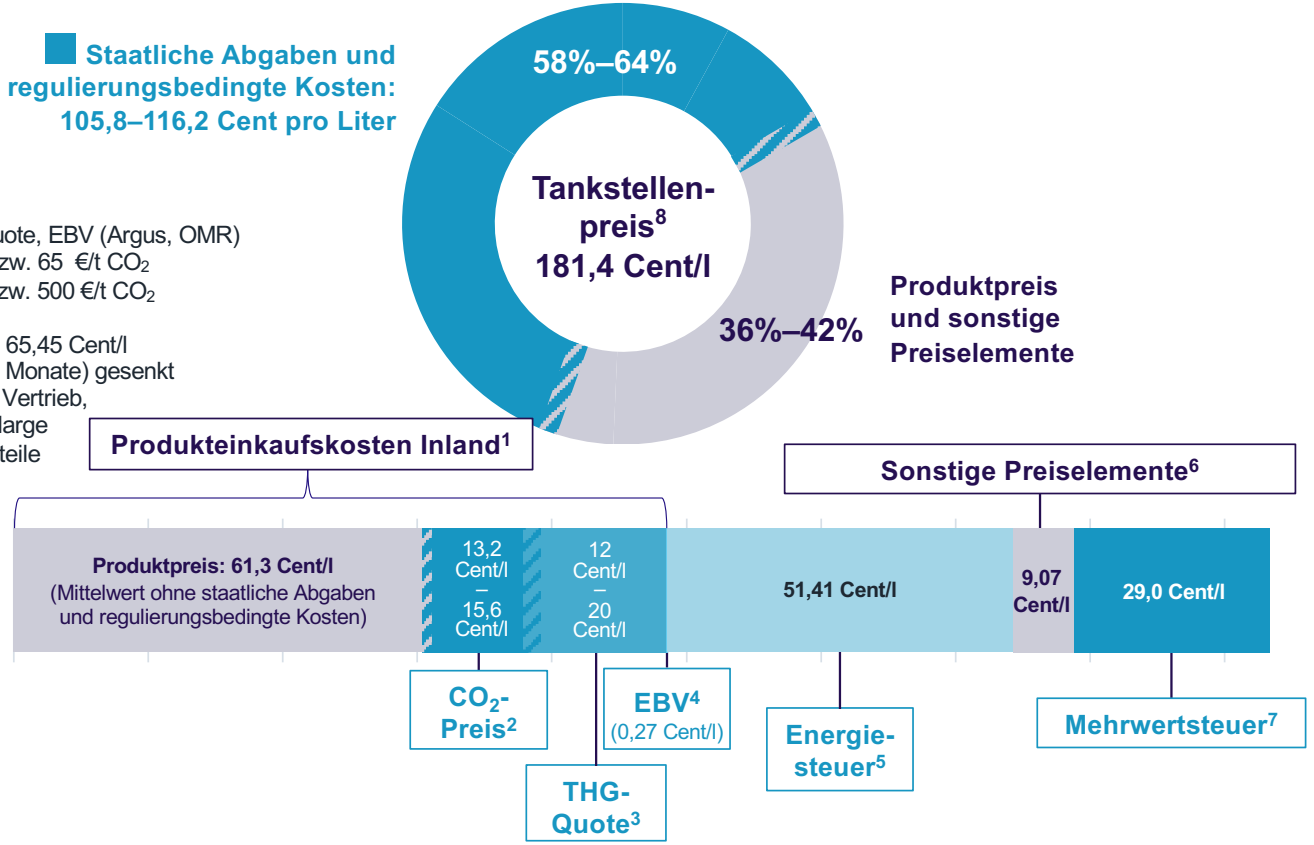


[1] Notierung Inland inkl. BEHG, THG-Quote, EBV (Argus, OMR)
[2] Abschätzung für Zertifikatepreis: 55 bzw. 65 €/t CO_2
[3] Abschätzung für Quotenpreise: 300 bzw. 500 €/t CO_2
[4] https://www.ebv-oil.org
[5] Energiesteuer DE ab 1. Mai 2026 von 47,04 Cent/l auf 33,0 Cent/l vorübergehend (für 2 Monate) gesenkt
[6] Transport, Lagerhaltung, Verwaltung, Vertrieb, Beimischung von Biokomponenten, Marge
[7] MwSt. DE 19 % auf alle Preisbestandteile
[8] www.clever-tanken.de

Quelle und Grafik (Nr. 589b): en2x

BENZIN (E10): RUND 60% DES TANKSTELLENPREISES SIND STEUERN UND REGULIERUNGSBEDINGTE KOSTEN

Zusammensetzung Tankstellenpreise in Deutschland, Beispiel: E10 (22.06.2026)

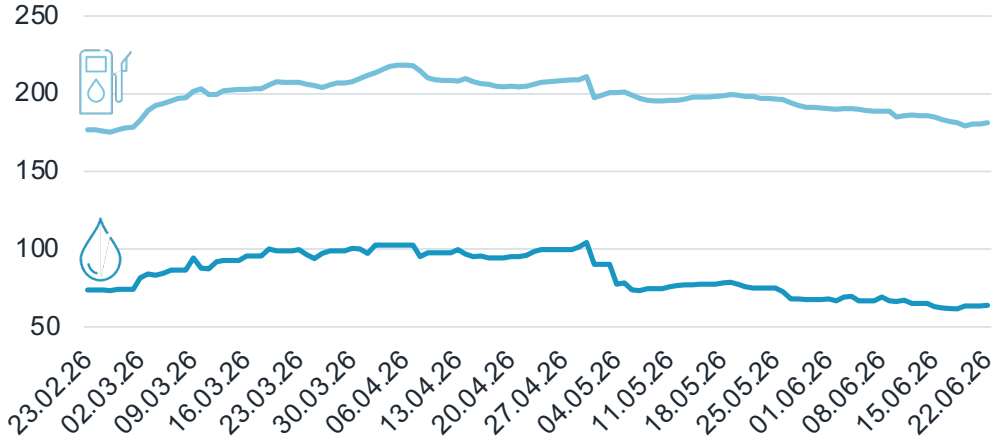


[1] Notierung Inland inkl. BEHG, THG-Quote, EBV (Argus, OMR)
[2] Abschätzung für Zertifikatepreis: 55 bzw. 65 €/t CO_2
[3] Abschätzung für Quotenpreise: 300 bzw. 500 €/t CO_2
[4] https://www.ebv-oil.org
[5] Energiesteuer DE ab 1. Mai 2026 von 65,45 Cent/l auf 51,41 Cent/l vorübergehend (für 2 Monate) gesenkt
[6] Transport, Lagerhaltung, Verwaltung, Vertrieb, Beimischung von Biokomponenten, Marge
[7] MwSt. DE 19 % auf alle Preisbestandteile
[8] www.clever-tanken.de

Quelle und Grafik (Nr. 589a): en2x

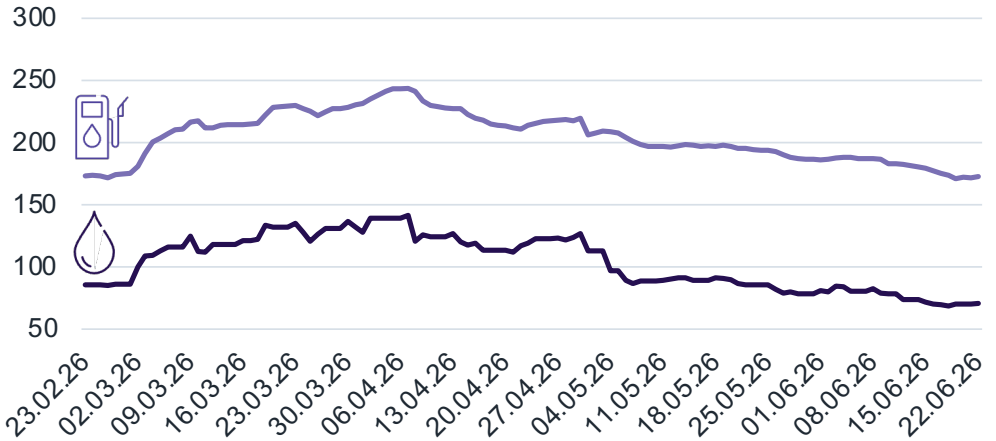
PRODUKTNOTIERUNGEN BEEINFLUSSEN TANKSTELLENPREISE
VERGLEICH PRODUKTEINKAUFSKOSTEN VS TANKSTELLENPREIS

in €-Cent je Liter Ottokraftstoff



Tankstellenpreis E10 Super Ottokraftstoff in €-Cent/l
=
19 % Mehrwertsteuer auf alle Preisbestandteile **+**
Logistik- und Vertriebskosten **+**
Energiesteuer **+**
E10-Produkteinkaufskosten Inland inklusive CO_2-Preis (gem. BEHG) und Kosten der THG-Quote sowie Erdölbevorratungsbeitrag in €-Cent/l

in €-Cent je Liter Dieselkraftstoff



Tankstellenpreis Dieselkraftstoff in €-Cent/l
=
19 % Mehrwertsteuer auf alle Preisbestandteile **+**
Logistik- und Vertriebskosten **+**
Energiesteuer **+**
Diesel-Produkteinkaufskosten Inland inklusive CO_2-Preis (gem. BEHG) und Kosten der THG-Quote sowie Erdölbevorratungsbeitrag in €-Cent/l

Quelle: Argus Media, www.clever-tanken.de; Grafik (Nr. 587c): en2x

ENERGIESTEUERN UND SONSTIGE ABGABEN IM VERGLEICH ZU NACHBARLÄNDERN SEHR HOCH

Steuern und sonstige Abgaben im Vergleich zu ausgewählten EU-Staaten (Nachbarländer Deutschland) **Stand: 22.06.2026**

Euro-Super 95

Land	Energiesteuer		Sonstige indirekte Steuern/ Abgaben	Mehrwertsteuer	
	bis 18.03.2026	Senkung infolge Iran-Krise		bis 18.03.2026	Senkung infolge Iran-Krise
Deutschland	65,45 ct/l	51,41 ct/l	14,82 ct/l	19%	
Belgien	60,02 ct/l			21%	
Dänemark	71,05 ct/l			25%	
Frankreich	69,02 ct/l			20%	
Italien	67,29 ct/l	62,29 ct/l		22%	
Luxemburg	56,91 ct/l			17%	
Niederlande	84,00 ct/l		0,08 ct/l	21%	
Österreich	48,20 ct/l	46,20 ct/l	13,19 ct/l	20%	
Polen	42,44 ct/l	beendet		23%	8%
Spanien	47,27 ct/l	35,90 ct/l		21%	10%
Tschechien	52,66 ct/l			21%	

Diesel

Land	Energiesteuer		Sonstige indirekte Steuern/ Abgaben	Mehrwertsteuer	
	bis 18.03.2026	Senkung infolge Iran-Krise		bis 18.03.2026	Senkung infolge Iran-Krise
Deutschland	47,04 ct/l	33,00 ct/l	16,18 ct/l	19%	
Belgien	60,02 ct/l			21%	
Dänemark	56,46 ct/l			25%	
Frankreich	60,75 ct/l			20%	
Italien	67,29 ct/l	62,29 ct/l		22%	
Luxemburg	46,46 ct/l			17%	
Niederlande	55,00 ct/l		0,08 ct/l	21%	
Österreich	39,70 ct/l	37,70 ct/l	14,55 ct/l	20%	
Polen	39,51 ct/l	beendet		23%	8%
Spanien	37,90 ct/l	33,00 ct/l		21%	10%
Tschechien	40,80 ct/l	32,90 ct/l		21%	

Hinweis: Weitere regulierungsbedingte Kosten, wie zum Beispiel die wichtige europäische Regulierung zur Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im Verkehrs-sektor, sind hier nicht dargestellt. Diese ist in den einzelnen Ländern unterschiedlich umgesetzt (in Deutschland als THG-Quote mit aktuell geschätzten Kosten von 12-20 ct/l) und kurzfristig in diesem Ländervergleich nicht zu quantifizieren.

Quelle: European Commission, Weekly Oil Bulletin; Grafik (Nr. 591): en2x

MYTHOS & REALITÄT

Mythos 3:

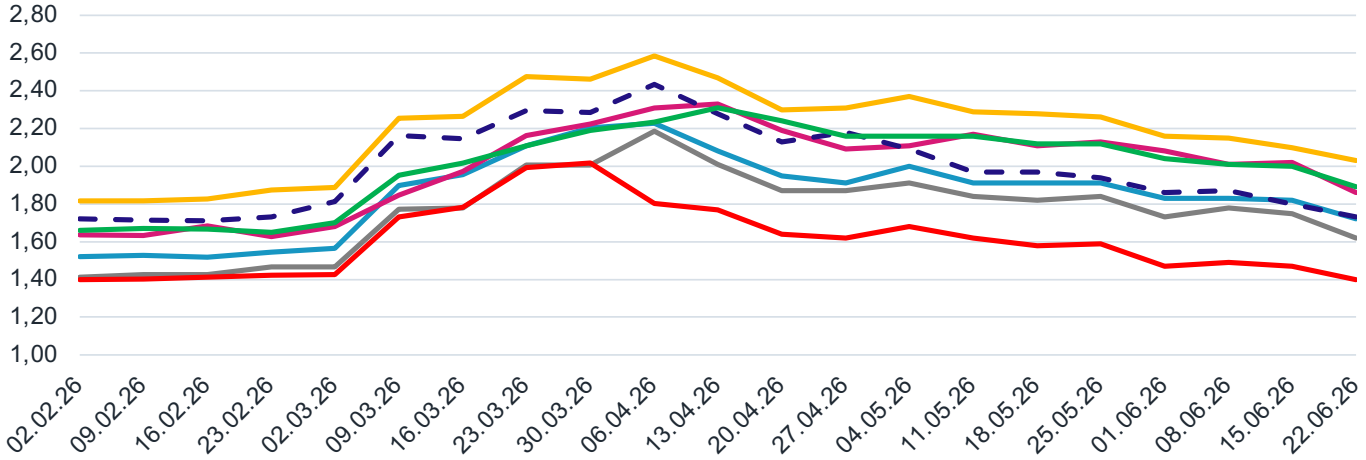
„Der im Vergleich zu anderen EU-Ländern schnellere und stärkere Preis-anstieg in Deutschland ist Folge eines nicht funktionierenden Wettbewerbs hierzulande“

Realität:

- Zahlreiche Länder weisen vergleichbare Preissteigerungen bei Kraftstoffen auf wie in Deutschland. Die Daten zeigen zudem, dass länderspezifische Preisregulierungen eine Verzögerung der Preisanpassungen bewirken können.
- Die Preisbildung funktioniert in jedem Land anders. In manchen Märkten gibt es offizielle oder informelle Regulierungen bis hin zu Preisdeckeln sowie marktbeherrschende Staats- oder staatsnahe Unternehmen.
- Zudem gibt es unterschiedliche Marktstrukturen und individuelle Import- und Exportbedingungen.

DIESEL: TANKSTELLENPREISE IN DEUTSCHLAND ENTWICKELN SICH VERGLEICHBAR ZU NACHBARLÄNDERN

Diesel: Entwicklung der Tankstellenpreise in €/l inkl. Steuern



Österreich	1,52	1,53	1,52	1,55	1,56	1,90	1,95	2,11	2,20	2,23	2,08	1,95	1,91	2,00	1,91	1,91	19,1	1,83	1,83	1,82	1,72
Belgien	1,64	1,63	1,69	1,63	1,68	1,85	1,97	2,16	2,23	2,31	2,33	2,19	2,09	2,11	2,17	2,11	2,13	2,08	2,01	2,02	1,86
Deutschland	1,72	1,71	1,71	1,73	1,81	2,16	2,15	2,30	2,29	2,43	2,28	2,13	2,18	2,09	1,97	1,97	1,94	1,86	1,87	1,80	1,73
Frankreich	1,66	1,67	1,67	1,65	1,70	1,95	2,02	2,11	2,19	2,23	2,31	2,24	2,16	2,16	2,16	2,12	2,12	2,04	2,01	2,00	1,89
Luxemburg	1,41	1,43	1,43	1,47	1,47	1,77	1,78	2,01	2,01	2,19	2,01	1,87	1,87	1,91	1,84	1,82	1,84	1,73	1,78	1,75	1,62
Niederlande	1,82	1,82	1,83	1,87	1,89	2,26	2,26	2,48	2,46	2,58	2,47	2,30	2,31	2,37	2,29	2,28	2,26	2,16	2,15	2,1	2,03
Polen	1,40	1,40	1,41	1,42	1,43	1,73	1,78	1,99	2,02	1,80	1,77	1,64	1,62	1,68	1,62	1,58	1,59	1,47	1,49	1,47	1,40

- Nationale Marktgegebenheiten (Preisdeckel, politischer Einfluss etc.) können zu unterschiedlicher Preisdynamik führen.
- Die Preiserhöhungen erfolgen daher in manchen Ländern mit einer zeitlichen Verzögerung.

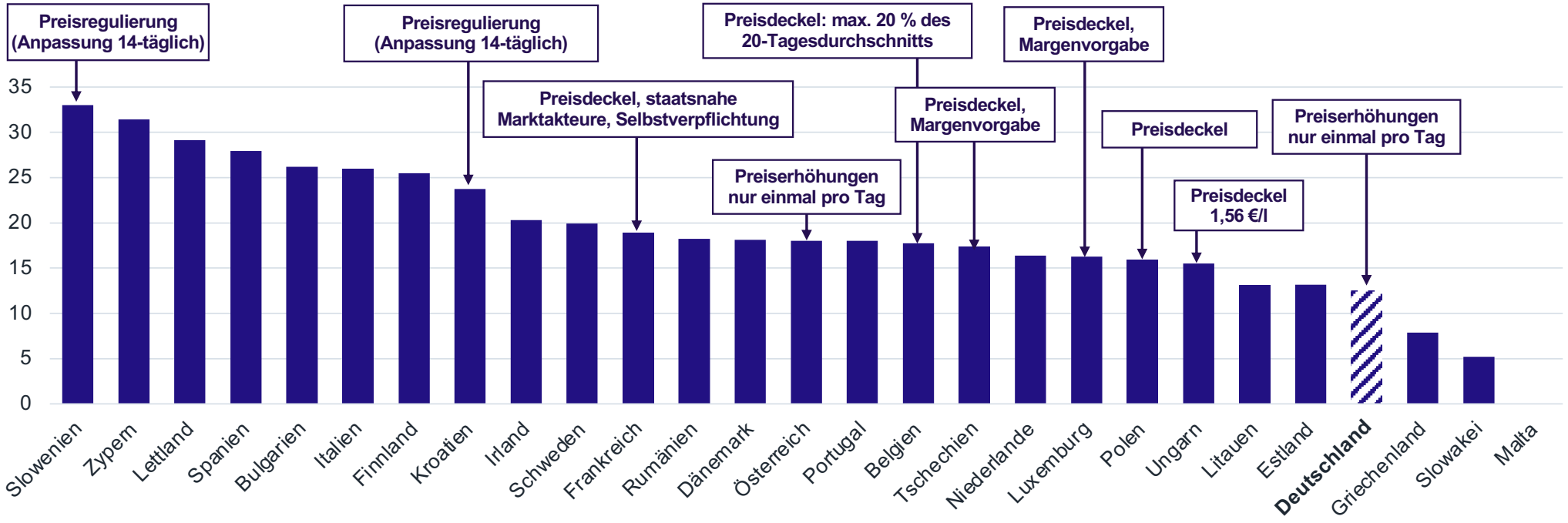
Quelle: European Commission, Weekly Oil Bulletin; Grafik (Nr. 592a): en2x

DIESEL: PREISANSTIEG IN DEUTSCHLAND IM EU-VERGLEICH GERING

VERZÖGERTE PREISANPASSUNG IN ANDEREN EU-STAATEN ZUNEHMEND ERKENNBAR

Diesel: absolute Veränderung des Tankstellenpreises exkl. Steuer, Vergleich 22.06.2026 mit Durchschnittspreis Februar 2026

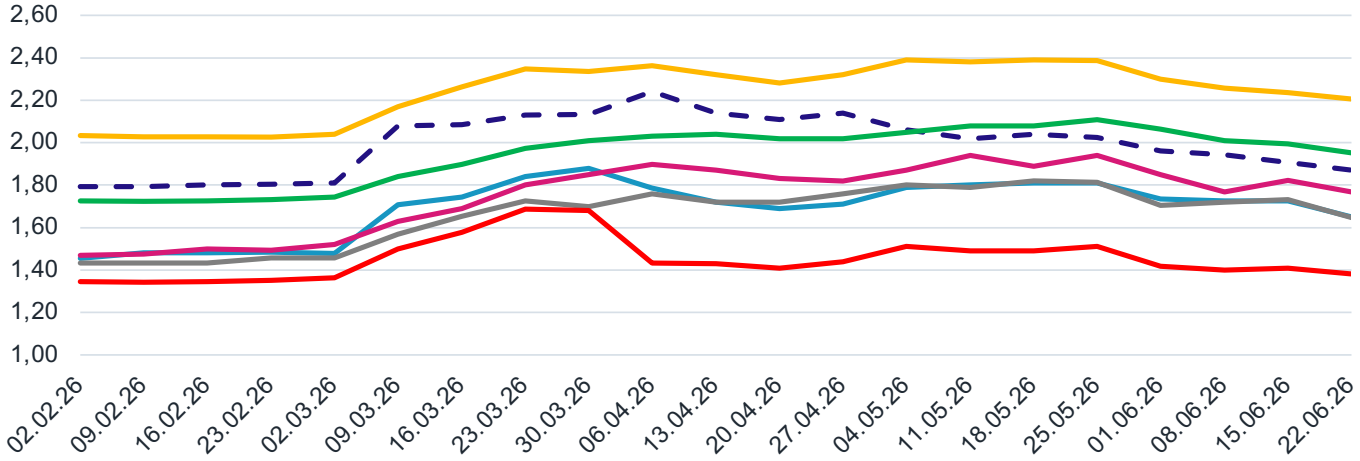
Angaben in Cent/l



Quelle: European Commission, Weekly Oil Bulletin; Grafik (Nr. 595a): en2x

BENZIN: PREISERHÖHUNGEN ERFOLGEN IN EINZELNEN NACHBARLÄNDERN MIT ZEITLICHER VERZÖGERUNG

Benzin: Entwicklung der Tankstellenpreise in €/l inkl. Steuern



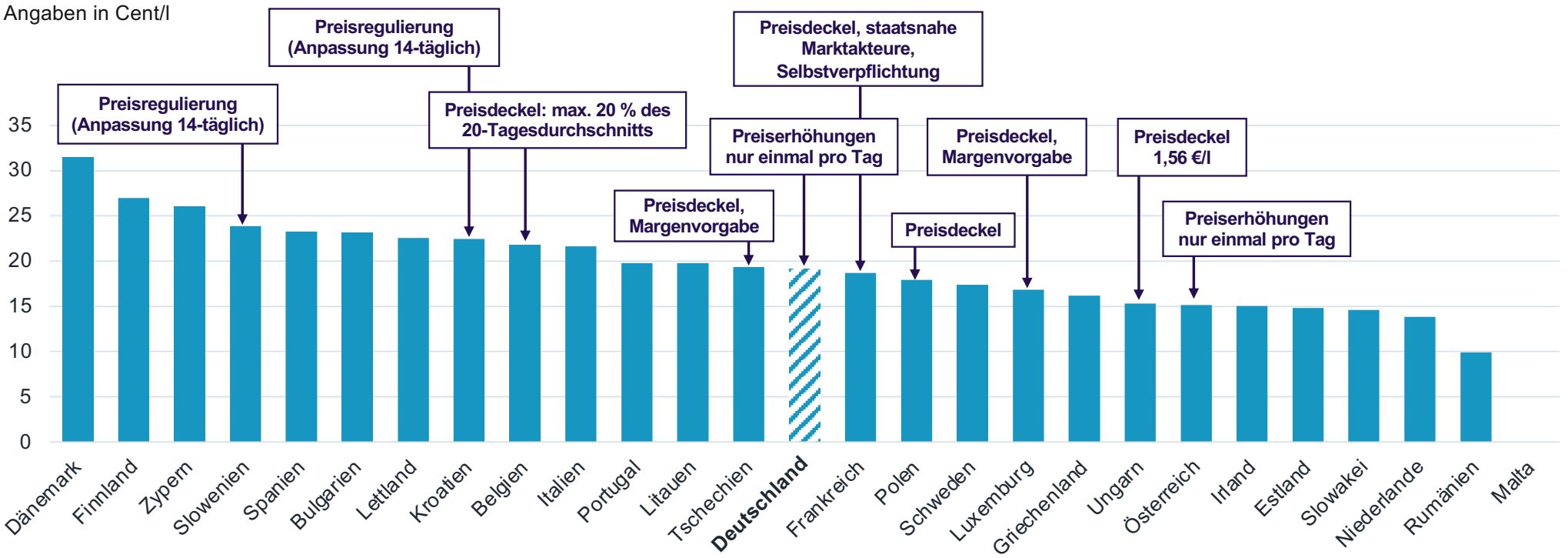
Österreich	1,46	1,48	1,48	1,49	1,48	1,71	1,74	1,84	1,88	1,79	1,72	1,69	1,71	1,79	1,80	1,81	1,81	1,74	1,73	1,73	1,65
Belgien	1,47	1,48	1,50	1,49	1,52	1,63	1,69	1,80	1,85	1,90	1,87	1,83	1,82	1,87	1,94	1,89	1,94	1,85	1,77	1,82	1,77
Deutschland	1,79	1,79	1,80	1,80	1,81	2,08	2,09	2,13	2,13	2,24	2,14	2,11	2,14	2,06	2,02	2,04	2,03	1,96	1,94	1,91	1,87
Frankreich	1,72	1,72	1,73	1,73	1,74	1,84	1,90	1,97	2,01	2,03	2,04	2,02	2,02	2,05	2,08	2,08	2,11	2,06	2,01	1,99	1,95
Luxemburg	1,43	1,43	1,43	1,46	1,46	1,57	1,65	1,73	1,70	1,76	1,72	1,72	1,76	1,80	1,79	1,82	1,81	1,70	1,72	1,73	1,65
Niederlande	2,03	2,03	2,03	2,03	2,04	2,17	2,26	2,35	2,33	2,36	2,32	2,28	2,32	2,39	2,38	2,39	2,39	2,30	2,26	2,24	2,21
Polen	1,34	1,34	1,35	1,35	1,36	1,50	1,58	1,69	1,68	1,43	1,43	1,41	1,44	1,51	1,49	1,49	1,51	1,42	1,40	1,41	1,38

- In Deutschland und Österreich stiegen die Tankstellenpreise unmittelbar nach Beginn der Krise besonders stark, in anderen Ländern erfolgten die Preiserhöhungen mit einer zeitlichen Verzögerung.
- Nationale Marktgegebenheiten (Preisdeckel, politischer Einfluss etc.) können zu unterschiedlicher Preisdynamik führen.

Quelle: European Commission, Weekly Oil Bulletin; Grafik (Nr. 592b): en2x

BENZIN: PREISANSTIEG BEI KRAFTSTOFFEN LIEGT IM EUROPÄISCHEN VERGLEICH IM MITTELFELD

Benzin: absolute Veränderung des Tankstellenpreises exkl. Steuern, Vergleich 22.06.2026 mit Durchschnittspreis Februar 2026



Quelle: European Commission, Weekly Oil Bulletin; Grafik (Nr. 595b): en2x

MYTHOS & REALITÄT

Mythos 4:

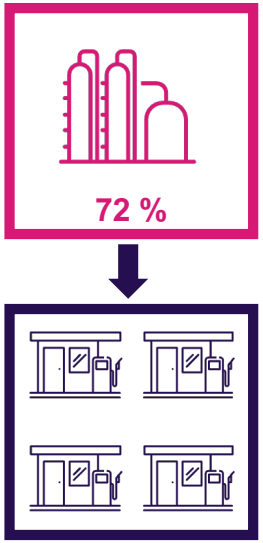
„Die Raffinerieunternehmen in Deutschland sind im Besitz vertikal integrierter Mineralölkonzerne, die auch die Tankstellennetze kontrollieren.“

Realität:

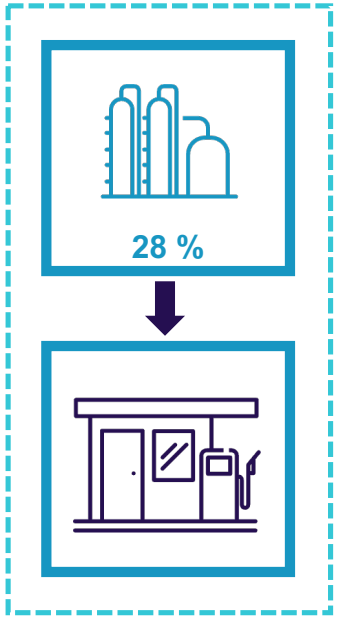
- „Allerdings hat in den letzten Jahren der Grad der vertikalen Integration im Tankstellenmarkt abgenommen, da einige international tätige, vertikal integrierte Unternehmensgruppen ihr Tankstellengeschäft in Deutschland verkauft haben.“
  (Bundeskartellamt, Sektoruntersuchung Raffinerien und Kraftstoffgroßhandel, Abschlussbericht Februar 2025, S. 60)
- Darüber hinaus reduzieren international tätige, vertikal integrierte Mineralölunternehmen auch ihre Raffineriekapazitäten in Deutschland. Daraus folgt:
  - Mehr als 70 % der Raffineriekapazitäten werden von Unternehmen ohne eigenes Tankstellennetz in Deutschland betrieben.
  - Rund 65 % der Tankstellen gehören zu Unternehmensgruppen, die keine Raffinerien in Deutschland betreiben.

MEHR ALS 70 % DER RAFFINERIEKAPAZITÄTEN WERDEN VON UNTERNEHMEN OHNE EIGENES TANKSTELLENNETZ BETRIEBEN

Raffinerien (Kapazität), deren Betreiber nicht über Tankstellen in Deutschland verfügen.



Raffinerien (Kapazität), deren Betreiber über Tankstellen in Deutschland verfügen*.



*Shell, BP (Aral), Enilive, Phillips 66/JET (zu 35%); Angekündigter Verkauf der BP-Raffinerie Gelsenkirchen bereits berücksichtigt

Quelle: EiD; Grafik (Nr. 594): en2x

en2x

Wirtschaftsverband Fuels
und Energie e.V.

BESUCHEN SIE UNS IM WEB UND AUF SOCIAL MEDIA

www.en2x.de

www.molekülwende-inside.de

www.zukunftsheizen.de

LinkedIn

Bluesky

YouTube

DISCLAIMER

© Der Inhalt dieser Datei ist Eigentum von en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V.. Layout und textliche Inhalte dieser Präsentation sowie der verwendeten Grafiken und Fotos unterliegen dem Urheberrecht und anderen Gesetzen zum Schutz des geistigen Eigentums. Für die Verwendung, Veränderung und Vervielfältigung ist daher die ausdrückliche Genehmigung von en2x erforderlich. Insbesondere ist es verboten, die Inhalte zu verändern und zu kopieren und auf andere Weise zu verwenden. Dies gilt auch für die auszugsweise Verwendung von Inhalten. en2x hat sich bei Erstellung der Folien um Aktualität und inhaltliche Richtigkeit bemüht; sollten die Folien dennoch fehlerhaft sein oder werden, haftet en2x dafür nicht.