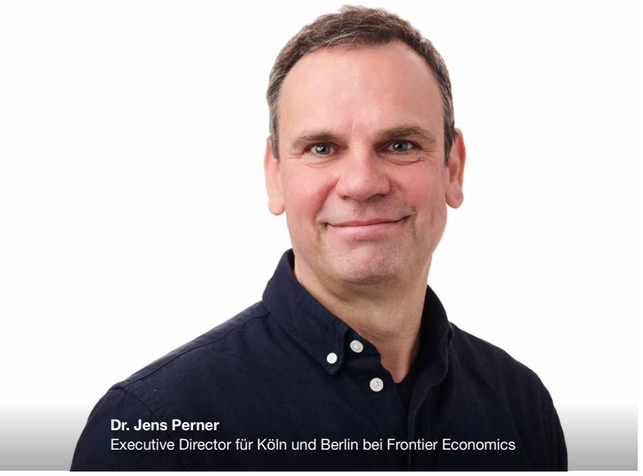
TANKSTELLENPREISE IN DEUTSCHLAND IM EUROPÄISCHEN VERGLEICH

Zusammenfassung der Kurzstudie von Frontier Economics zu Höhe, Zusammensetzung und Entwicklungen von Tankstellenpreisen im Kontext der Iran-Krise.



Dr. Jens Perner
Executive Director für Köln und Berlin bei Frontier Economics

MOTIVATION UND AUFGABENSTELLUNG

Vor dem Hintergrund der infolge des Iran-Krieges angestiegenen Tankstellenpreise und der damit einhergehenden politischen und gesellschaftlichen Diskussionen zur Höhe der Tankstellenpreise in Deutschland hat en2x Frontier Economics mit der Erstellung einer Kurzstudie beauftragt.

In dieser Untersuchung hat Frontier Economics analysiert, wie sich die Tankstellenpreise in Deutschland, Deutschlands Nachbarländern sowie den großen EU-Staaten Spanien und Italien zusammensetzen und wie sich die Preise in den einzelnen Ländern infolge der Iran-Krise entwickelt haben.

Die Schwerpunkte der Untersuchung lagen auf dem Einfluss der nationalen Umsetzung der Renewable Energy Directive (RED) auf die Kraftstoffkosten sowie auf den regulatorischen Eingriffen in die Preisbildung (vor allem Preisobergrenzen) in den einzelnen Ländern.

ERGEBNISSE UND FAZIT

Unterschiede bei den Tankstellenpreisen zwischen Deutschland und den Vergleichsländern lassen sich durch Steuern, Abgaben und die Umsetzung der RED erklären. Der krisenbedingte Preisanstieg ist dabei in Deutschland nicht systematisch höher als in den anderen Ländern. Ein für die Kunden positiver Preiseffekt von regulatorischen Preiseingriffen ist also nicht erkennbar.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Tankstellenpreise für Diesel und Benzin in Deutschland stark durch Steuern und Abgaben, die CO_2-Bepreisung und die THG-Quote getrieben werden.
Zudem zeigen die untersuchten Daten, dass der durchschnittliche, mittelfristige Preisanstieg durch die Iran-Krise nicht systematisch höher ist als in den Vergleichsländern. Dies gilt auch im Vergleich mit Ländern, die regulatorische Preiseingriffe oder selbstverpflichtende Preisobergrenzen eingeführt haben.



STEUERN UND ABGABEN ERKLÄREN GROSSEN TEIL DER TANKSTELLENPREISE UND SIND IN DEUTSCHLAND VERGLEICHSWEISE HOCH

Die Untersuchung der durchschnittlichen Tankstellenpreise in Deutschland und den Vergleichsländern zeigt, dass Steuern und Abgaben einen erheblichen Anteil an den Tankstellenpreisen haben. In Deutschland haben die Steuern und Abgaben (Energiesteuer, Mehrwertsteuer, CO_2-Preis gemäß BEHG und Erdölbevorratungsabgabe) Anfang des Jahres (vor Beginn des Iran-Krieges) ca. 53 Prozent des Diesel-Tankstellenpreises und ca. 61 Prozent des Benzin-Tankstellenpreises ausgemacht. Der Einfluss der RED-Umsetzung (über die THG-Quote) ist hierbei noch nicht berücksichtigt.Als Reaktion auf die infolge des Iran-Krieges gestiegenen Kraftstoffpreise wurden in Deutschland, wie auch in Polen, Spanien, Tschechien, Österreich und Italien, die Energiesteuern temporär abgesenkt, damit die Endverbraucher entlastet werden. Unter Berücksichtigung der Steuersenkung lag der Anteil der Steuern und Abgaben am Diesel-Tankstellenpreis im Mai 2026 allerdings immer noch bei ca. 42 Prozent, am Benzin-Tankstellenpreis bei ca. 50 Prozent.

DURCHSCHNITTLICHE TANKSTELLENPREISE INKLUSIVE STEUERN UND ABGABEN VOR BEGINN DER IRAN-KRISE[1] (LINKS) UND IM MAI 2026[2] (RECHTS)

ABBILDUNG 1: DIESEL

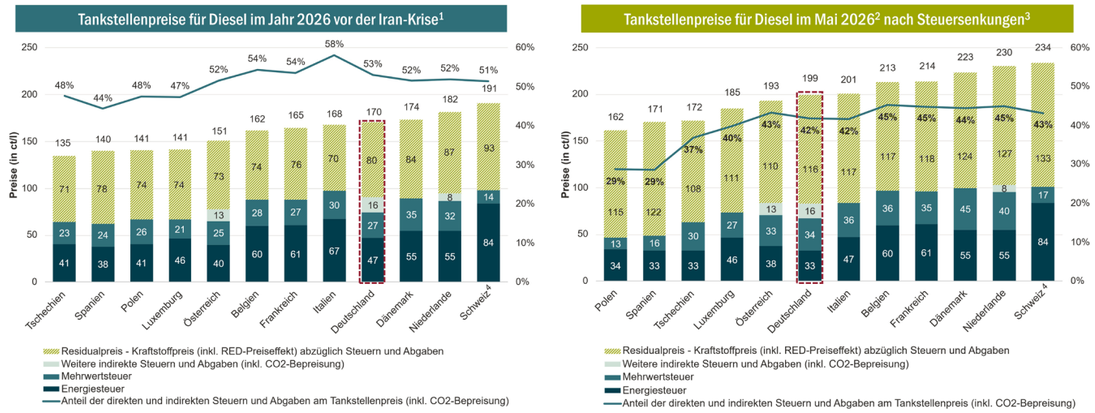
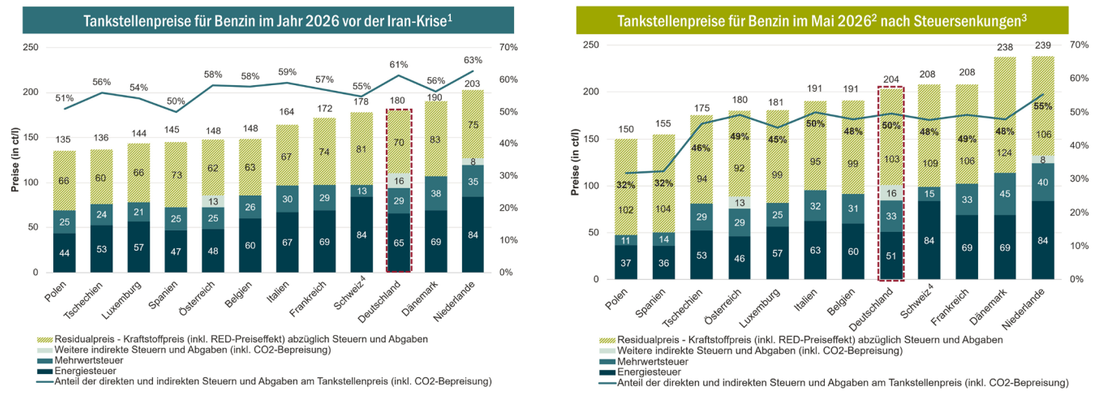


ABBILDUNG 2: BENZIN



Quelle: Frontier Economics auf Basis von Daten von European Commission, Weekly Oil Bulletin und Touring Club Schweiz
Hinweise: [1] Zeitraum bis zur Iran-Krise (linke Abbildung): 05.01.–23.02.2026.
[2] Zeitraum im Mai 2026 (rechte Abbildung): 04.05.–25.05.2026.
[3] Im Zuge der Iran-Krise haben mehrere Länder Steuern gesenkt; **Energiesteuer:** Deutschland, Polen, Spanien, Tschechien, Österreich und Italien; **Mehrwertsteuer:** Polen und Spanien.
[4] Die Energiesteuer in der Schweiz besteht aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag.
Rundungsdifferenzen möglich.

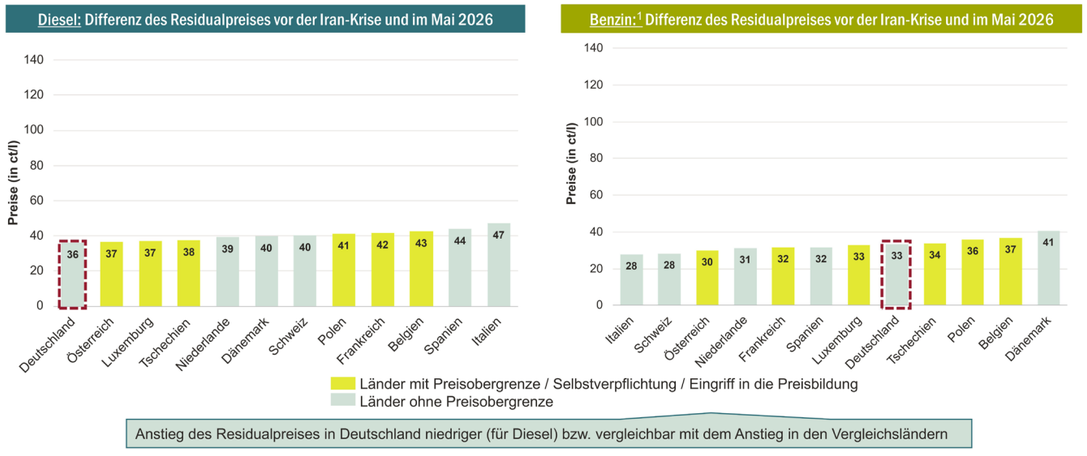
KRISENBEDINGTER PREISANSTIEG IN DEUTSCHLAND FÄLLT NICHT HÖHER AUS ALS IN DEN VERGLEICHSLÄNDERN

Der nach Abzug von Steuern und Abgaben (inklusive CO_2-Bepreisung in Deutschland und Österreich) verbleibende Tankstellenpreis (im Folgenden: „Residualpreis“) umfasst die Produkteinkaufskosten, Logistik-, Vertriebs- und Margenbestandteile sowie den Preiseffekt der nationalen RED-Umsetzung (in Deutschland über die THG-Quote).

Abbildung 3 zeigt, wie sich der durchschnittliche Residualpreis für Diesel und Benzin zwischen Anfang 2026 (bis Beginn der Krise) und Mai 2026 verändert hat: Bei Diesel ist der Residualpreis durchschnittlich um ca. 36 ct/l (Deutschland) bis ca. 47 ct/l (Italien), bei Benzin um ca. 28 ct/l (Italien) bis 41 ct/l (Dänemark) angestiegen. Der Anstieg in Deutschland war auf Basis der vorliegenden Daten im Ländervergleich niedrig (in Bezug auf die Diesel-Tankstellenpreise) bzw. lag im Mittelfeld der Vergleichsländer (in Bezug auf die Benzin-Tankstellenpreise). Der Preisanstieg in den anderen Ländern bewegte sich in ähnlichen Größenordnungen, das heißt, auch in Ländern mit regulatorischen Eingriffen in die Preisbildung in Form von Preisobergrenzen (Belgien, Luxemburg, Polen und Tschechien) bzw. mit einer im Rahmen einer Selbstverpflichtung eingeführten Preisobergrenze (Frankreich) oder anderen regulatorischen Eingriffen in die Preisbildung (Österreich[1]) waren die Preise vergleichbar oder höher als in Deutschland.

[1] In Österreich gab es zum 01.04.2026 eine befristete Vorgabe zur Senkung der Netto-Verkaufspreise von Diesel und Benzin (E10) um je 5 ct/l.

ABBILDUNG 3: KEINE HINWEISE AUF EINEN ÜBERDURCHSCHNITTLICHEN ANSTIEG DES RESIDUALPREISES IN DEUTSCHLAND SEIT DER IRAN-KRISE



Quelle: Frontier Economics auf Basis von Daten von European Commission, Weekly Oil Bulletin und Touring Club Schweiz
Hinweis: [1] Super 95

TABELLE 1: ANTEIL REGULIERUNGSBEDINGTER KOSTEN (STEUERN, ABGABEN SOWIE INDIKATIV ABGESCHÄTZTER RED-PREISEFFEKT) AM TANKSTELLENPREIS (IN PROZENT)

Land	Diesel		Benzin (Super 95)	
	Vor der Iran-Krise	Mai 2026	Vor der Iran-Krise	Mai 2026
Spanien	48 %	32 %	53 %	35 %
Tschechien	50 %	38 %	58 %	48 %
Luxemburg	50 %	42 %	56 %	47 %
Polen	50 %	31 %	53 %	34 %
Österreich	54 %	45 %	60 %	51 %
Schweiz	54 %	46 %	58 %	50 %
Dänemark	55 %	47 %	59 %	50 %
Frankreich	56 %	46 %	59 %	51 %
Belgien	57 %	47 %	60 %	50 %
Niederlande	60 %	52 %	69 %	62 %
Deutschland	60 %	49 %	67 %	56 %
Italien	61 %	44 %	61 %	52 %

Quelle: Frontier Economics auf Basis von Daten von European Commission, Weekly Oil Bulletin und Touring Club Schweiz sowie eigenen Berechnungen zur Bestimmung des RED-Preiseffektes
Hinweis: Aufsteigend sortiert nach dem Anteil regulierungsbedingter Kosten bei Diesel vor der Iran-Krise

DIE NATIONALE UMSETZUNG DER RED IST IN DEUTSCHLAND VERGLEICHSWEISE AMBITIONIERT – MIT ENTSPRECHENDEN PREISEFFEKTEN

Die Tankstellenpreise in der EU werden zudem durch die Umsetzung der Vorgaben der RED zur Senkung von Treibhausgasemissionen bzw. zum Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe in den jeweiligen EU-Mitgliedstaaten beeinflusst.[2] Über die nationalen Umsetzungen der europäischen RED-Vorgaben werden die Inverkehrbringer von fossilen Kraftstoffen dazu verpflichtet, bestimmte THG-Minderungsquoten oder Mindest-Erneuerbare-Energien-Quoten (EE-Quoten) zu erfüllen. Dieser Kostenaspekt wird in den Preis- und Kostenvergleichen in der Regel nicht quantifiziert ausgewiesen und im Kontext der politischen und medialen Diskussion der unterschiedlichen Niveaus der Tankstellenpreise kaum beachtet.

Unter Berücksichtigung des indikativ abgeschätzten RED-Preiseffekts (siehe Infokasten) gleichen sich die Residualpreise in den Vergleichsländern weiter an: Neben unterschiedlich hohen Steuern und Abgaben (einschließlich CO_2-Bepreisung) können damit auch die unterschiedlichen Ambitionen in der Umsetzung der RED in den Mitgliedstaaten Preisunterschiede der Kraftstoffe an den Tankstellen zwischen den Ländern erklären. Unter Berücksichtigung des indikativ abgeschätzten RED-Preiseffekts lag der Anteil der regulierungsbedingten Preiskomponenten an den Tankstellenpreisen für Diesel und Benzin in Deutschland zu Beginn des Jahres 2026 bei 60 Prozent bzw. 67 Prozent und im Mai 2026 bei 49 Prozent bzw. 56 Prozent. Der Anteil regulierungsbedingter Kosten (inklusive RED-Preiseffekt) zählt damit zu den höchsten im Ländervergleich. Vor der Iran-Krise verzeichneten lediglich Italien bei Diesel und die Niederlande bei Benzin einen leicht höheren Anteil (siehe Tabelle 1).

[2] Seit 21.05.2025 soll die RED III umgesetzt sein. In den meisten EU-Mitgliedstaaten (wie auch in Deutschland) erfolgte die Umsetzung nicht fristgemäß. In vielen EU-Mitgliedstaaten ist die RED III auch heute noch nicht umgesetzt. Wir haben daher beim Vergleich der einzelnen Länder den aktuellen Stand der Umsetzung berücksichtigt – in den Ländern, in denen die RED III noch nicht umgesetzt ist, bezieht sich der Sachstand daher auf die nationale Umsetzung der RED II.

INDIKATIVE ABSCHÄTZUNG: BEI BERÜCKSICHTIGUNG DES RED-PREISEFFEKTS GLEICHEN SICH DIE RESIDUALPREISE IN DEN VERGLEICHSLÄNDERN WEITER AN

ABBILDUNG 4: DIESEL

ABBILDUNG 5: BENZIN

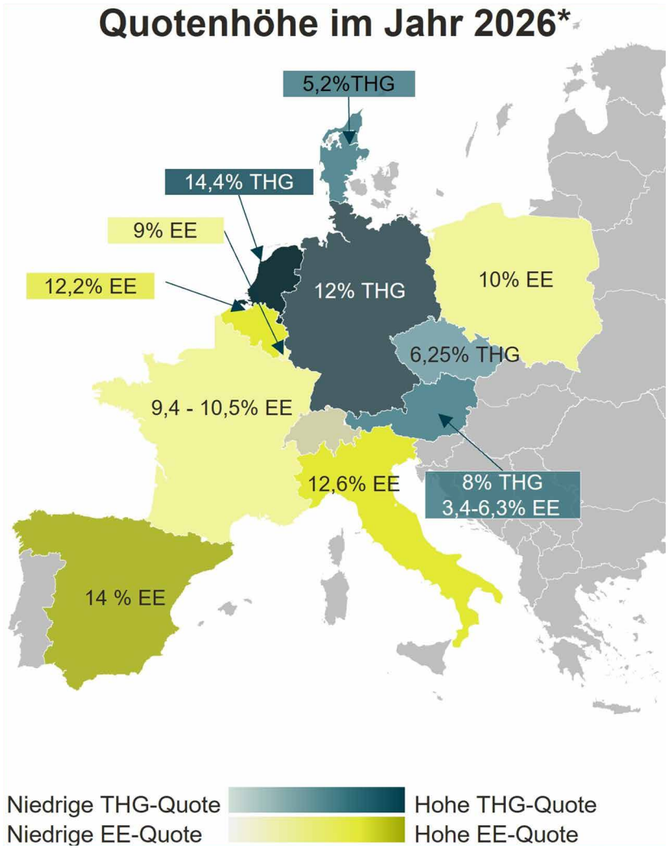
Quelle: Frontier Economics auf Basis von Daten von European Commission, Weekly Oil Bulletin und Touring Club Schweiz
Hinweise: [1] In der Schweiz dürfen der CO_2-Kompensationspflicht Unterliegende maximal 5 Rp. pro Liter Treibstoff (ca. 5,5 ct/l) an die Treibstoffkunden weitergeben.
Die indikative Berechnung des RED-Preiseffekts geht von einer Grenzkostenbetrachtung aus. Unterquoten, Caps und Mehrfachanrechnungen wurden nicht berücksichtigt.

UMSETZUNG DER EUROPÄISCHEN VORGABEN AUS DER RENEWABLE ENERGY DIRECTIVE (RED II/III) IM VERGLEICH: NATIONALE UNTERSCHIEDE UND ABSCHÄTZUNG DER KOSTENEFFEKTE

In Deutschland wird die RED (inzwischen RED III) über die THG-Quote und einige energetische Unterquoten für spezielle Kraftstoffe umgesetzt. Im Jahr 2026 soll eine THG-Minderung ggü. dem Einsatz fossiler Kraftstoffe von 12 Prozent erreicht werden, bei Verfehlung des Ziels droht die Zahlung einer Pönale in Höhe von 600 €/t CO_2. Das deutsche Quotenziel ist dabei vergleichsweise ambitioniert (Abbildung 6). Alle anderen Länder, mit Ausnahme der Niederlande, verfolgen einein niedrigeres Ambitionsniveau.[3] Dies gilt auch für die Vergleichsländer, die eine EE-Quote anstatt einer THG-Quote verfolgen: Die RED III setzt das EE-Mindestziel mit einem doppelt so hohen Prozentwert an wie das Mindestziel für die THG-Quote. Näherungsweise kann also für eine Vergleichsrechnung zwischen EE- und THG-Zielen die EE-Quote durch zwei geteilt werden. Die EE-Ziele in den Vergleichsländern sind also deutlich weniger ambitioniert als die THG-Quoten in Deutschland.

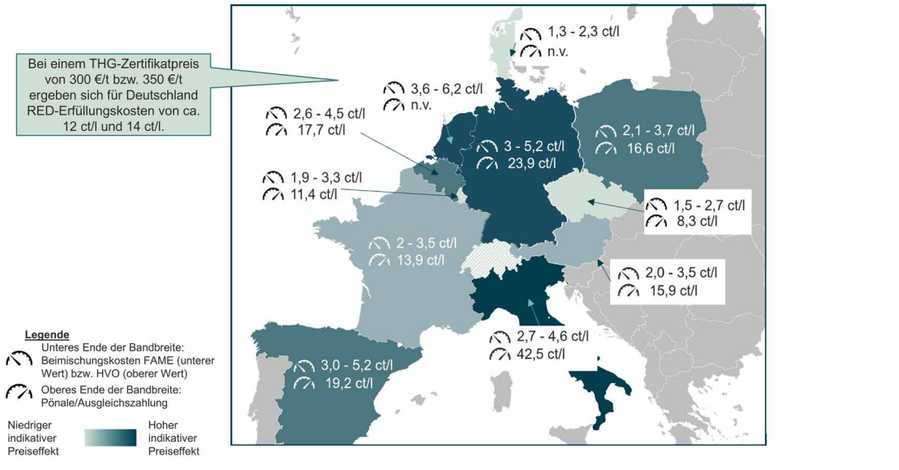
[3] Bei einem Vergleich der Quotenvorgaben ist auch zu berücksichtigen, dass sich die Erfüllungsoptionen für die nationalen Quoten in den einzelnen Ländern unterscheiden. In Dänemark ist die THG-Quote zwar auf den ersten Blick vergleichsweise niedrig, allerdings ist dort in Elektrofahrzeugen eingesetzter Strom nicht auf die Quote anrechenbar.

ABBILDUNG 6: THG-MINDERUNGS- BZW. ERNEUERBARE-ENERGIEN-QUOTEN IN DEN VERGLEICHSLÄNDERN IM JAHR 2026



Quelle: Frontier Economics
Hinweis: * In den EU-Zielvorgaben der RED III werden EE-Mindestziele doppelt so hoch angesetzt wie THG-Mindestziele, das heißt, länderspezifische EE-Ziele können näherungsweise durch zwei dividiert werden, damit eine Vergleichbarkeit mit THG-Quoten entsteht.

ABBILDUNG 7: INDIKATIVE ABSCHÄTZUNG ZUR BANDBREITE DES RED-PREISEFFEKTS FÜR DIESEL IN DEUTSCHLAND UND DEN VERGLEICHSLÄNDERN (2026)



Quelle: Frontier Economics – eigene Berechnung
Hinweis: Die Abschätzung dient lediglich als grobe Indikation, da Unterquoten, Caps und Mehrfachanrechnungen unberücksichtigt blieben. Für das untere Ende der Bandbreite wurde eine durchschnittliche THG-Einsparung von Biokraftstoffen (FAME/HVO-Mix) von 85 Prozent unterstellt. Der angesetzte Mehrkostenaufschlag gegenüber fossilen Kraftstoffen von 20–35 ct/l leitet sich aus den historischen Spotpreisen von Januar 2024 bis Dezember 2025 ab, ist jedoch mit Marktunsicherheiten behaftet.

Auch in Bezug auf die Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe hat sich Deutschland mit derzeit 2 Prozent ein ambitioniertes Ziel gesetzt.[4] Viele andere EU-Länder setzen dagegen zunächst nur das RED-Mindestniveau von rund 1 Prozent an. Zudem sind in Deutschland konventionelle Biokraftstoffe im Jahr 2026 auf 4,4 Prozent begrenzt, was deutlich unter dem RED-Maximum von 7 Prozent liegt (das z. B. in Österreich und Frankreich gilt). Hierdurch verlagert sich die Erfüllung der THG-Quoten stärker auf teurere Erfüllungsoptionen.

Abbildung 7 zeigt am Beispiel von Diesel, in welcher Bandbreite der RED-Effekt auf den Tankstellenpreis – unter Beachtung der nationalen Quotenhöhen für das Jahr 2026 sowie den nationalen Pönalen bzw. Ausgleichszahlungen bei Zielverfehlung – theoretisch liegen könnte.[5] Die untere Grenze der Bandbreite ist dabei unter der Annahme abgeleitet, dass das Ziel vollständig über Biokraftstoffe (Beimischung von FAME-Kraftstoff im günstigen Fall, Beimischung von HVO im teureren Fall) erfüllt wird. Die Obergrenze bildet sich unter der Annahme, dass das Ziel verfehlt wird und die Pönale gezahlt werden muss.

In Deutschland lag der THG-Zertifikatpreis in den ersten Monaten des Jahres 2026 in der Größenordnung 300–350 €/t CO_2 und ist zuletzt noch weiter angestiegen (Ende Mai bis über 450 €/t CO_2). Bei einem THG-Zertifikatpreis von 300–350 €/t CO_2 ergeben sich RED-Erfüllungskosten von ca. 12–14 ct/l für Diesel, die entsprechend den Kraftstoffpreis an der Tankstelle erhöhen. In den Vergleichsländern existiert kein liquider Zertifikatemarkt für die THG-Quotenerfüllung, das heißt, es sind keine entsprechenden Daten zu Zertifikatpreisen öffentlich verfügbar. Für eine illustrative Abschätzung des RED-Preiseffekts für diese Länder (Abbildung 4 und 5) gehen wir deshalb wie folgt vor:

- Für Deutschland nehmen wir einen Zertifikatpreis von 300 €/t CO_2 (für den Zeitraum vor der Iran-Krise) bzw. von 350 €/t CO_2 an.
- Für die Niederlande und Dänemark, die (im Falle von Dänemark unter Berücksichtigung der Tatsache, dass dort Elektromobilität nicht auf die Quote angerechnet werden kann) ebenfalls vergleichsweise ambitionierte THG-Ziele eingeführt haben, greifen wir auf die THG-Zertifikatpreise in Deutschland zurück.
- Für alle anderen Länder nehmen wir an, dass die RED-Erfüllungskosten den Mehrkosten von Biokraftstoffen gegenüber fossilen Kraftstoffen entsprechen. Hierbei gehen wir vom oberen Rand der abgeschätzten Biokraftstoffkosten aus.

[4] Mit der Reform der Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) entfällt die Doppelanrechnung für fortschrittliche Biokraftstoffe in Deutschland. Zuvor konnten fortschrittliche Kraftstoffe bei der Erfüllung der THG-Quote doppelt angerechnet werden.

[5] Für Benzin (hier nicht dargestellt) leiten wir analog die Untergrenze der Bandbreite unter der Annahme ab, dass das Ziel vollständig über eine Beimischung von Biokraftstoffen erfüllt wird (in diesem Fall durch die Beimischung von Bioethanol). Die Obergrenze unterstellt ebenfalls analog zu Diesel eine vollständige Zielverfehlung und die Zahlung der Pönale.

FRONTIER-STUDIE ENTKRÄFTET VORWÜRFE GEGEN DIE BRANCHE

Die Kurzstudie von Frontier Economics zeigt: In der Iran-Krise sind die Tankstellenpreise hierzulande nicht stärker gestiegen als in anderen europäischen Ländern. Aus Sicht von en2x verdeutlichen die Ergebnisse, dass die zuletzt gegen die Branche erhobenen Vorwürfe nicht zutreffen.

Rund 20 Prozent der weltweiten Energieversorgung mit flüssigen Kohlenwasserstoffen, Kraftstoffen und Rohöl sind durch die Sperrung der Straße von Hormus und die Beschädigung von Raffinerien und Ölförderanlagen in der Golfregion massiv beeinträchtigt. Dennoch gab es, Stand Mai 2026, in Deutschland und Europa bislang keine gravierenden Versorgungsprobleme.

Dabei erschien die Situation im ersten Halbjahr 2026 zeitweilig paradox: Die Branche leistete mit ihrem Personal und ihrer Infrastruktur einen enormen Beitrag zur sicheren Energieversorgung. Das hat sie auch schon vorher getan. Die Krise hat die Bedeutung einer sicheren Versorgung mit Kohlenwasserstoffen jedoch noch einmal deutlicher werden lassen. Gleichzeitig wurden die Unternehmen nun aus Teilen der Politik und den Medien öffentlich stark kritisiert. Denn die Preise für Mineralölprodukte waren mit dem Beginn des Krieges kräftig gestiegen. Was sind die Gründe dafür? Wie steht Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Ländern da?



Vor diesem Hintergrund hat Frontier Economics im Auftrag von en2x eine Analyse durchgeführt. Diese hat zum Ziel, mehr Transparenz über die Gründe für unterschiedliche Kraftstoffpreise in verschiedenen europäischen Ländern (sowohl in ihrer absoluten Höhe als auch ihrer Entwicklung nach) zu schaffen und die Debatte damit zu versachlichen. Aus den Ergebnissen der Analysen (siehe Seite 1–6) ergeben sich aus Sicht von en2x wichtige Erkenntnisse und Schlussfolgerungen:

Die absolute Höhe der Tankstellenpreise ist in Deutschland getrieben durch Steuern, Abgaben und das vergleichsweise hohe Ambitionsniveau der nationalen Umsetzung der RED III.

- Steuern sowie weitere regulierungsbedingte Abgaben und Kosten erklären einen wesentlichen Teil des gehobenen deutschen Kraftstoffpreisniveaus.
- Die ambitionierte Umsetzung der RED-III-Vorgaben in Deutschland führt zu zusätzlichen Kostenbelastungen mit impliziten Preiseffekten und wird in der öffentlichen Diskussion in der Regel nicht berücksichtigt.

In Deutschland gibt es einen funktionierenden intensiven Preiswettbewerb: Staatliche Markteingriffe in anderen Ländern führten im Vergleich nicht zu geringeren Preiserhöhungen.

- Der Anstieg der Produktpreise abzüglich Steuern, Abgaben und regulierungsbedingter Kosten („Residualpreis“) ist in Deutschland für Diesel geringer als der bzw. für Benzin vergleichbar mit dem in wesentlichen anderen europäischen Ländern.
- Datenanalysen zeigen keinen strukturellen „Vorteil“ von regulatorischen Preiseingriffen, auch nicht im Vergleich zu Ländern mit regulatorischen „Preisobergrenzen“ oder Selbstverpflichtungen. Im Gegenteil: Länder mit Eingriffen in die Preisbildung weisen zumeist sogar höhere Preise auf.

Die kurzfristig nach Ausbruch des Iran-Krieges erfolgten Beschlüsse zu Änderungen des Wettbewerbsrechts und der Regelungen zu Preisanpassungen („Kraftstoffmaßnahmenpaket“) wurden ohne fundierte Analyse der Kraftstoffpreise im europäischen Vergleich und ohne Einschätzung der langfristigen Folgen für den Wirtschaftsstandort getroffen.

- Die Beschlüsse, insbesondere die Verschärfungen des Wettbewerbsrechts, vergrößern die Rechtsunsicherheit für die Unternehmen, verursachen zusätzliche Berichts- und Dokumentationspflichten und führen schlussendlich zu höheren rechtlichen Risiken für Unternehmen.
- In der Folge gefährden die schlechteren Standortbedingungen die Investitionsbereitschaft und perspektivisch auch die Versorgungssicherheit.

en2x will dazu beitragen, dass diese Fakten und Erkenntnisse auch in der öffentlichen Meinungsbildung Gehör und Beachtung finden – in der Diskussion mit unserer Branche und als Basis für zukünftige politische und gesetzgeberische Entscheidungen.



ZUR ERKLÄRUNG DER PREISUNTERSCHIEDE ZWISCHEN DEN VERGLEICHSLÄNDERN IST EIN GENAUER BLICK AUF DIE ZENTRALEN PREISBESTANDTEILE ERFORDERLICH

Welche regulatorischen Faktoren bestimmen die Kraftstoffpreise in den europäischen Vergleichsländern?

1. Energie- und Mehrwertsteuer
2. CO_2-Abgabe und weitere indirekte Steuern
3. RED-II/-III-Preiseffekt
4. Regulatorische Eingriffe in die Preisbildung

Nicht Gegenstand dieser Kurzstudie:

- Unterschiedliche Produkteinkaufskosten (aufgrund von Transportkosten, unterschiedlichen primären Importländern, Unterschieden in Strukturen auf dem Großhandelsmarkt in den einzelnen Ländern …).
- Unterscheidung in Vertriebskosten, Marge und weitere Kosten.

Quelle: Frontier Economics

Stand: 16.06.2026