en2x
Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V.

IMPULSPAPIER

WARUM STAATLICHE MARKTEINGRIFFE DEM STANDORT SCHADEN

Mit Beginn der Krise in Nahost sind die Kraftstoffpreise in Deutschland angestiegen. Die Bundesregierung verschärfte Regelungen und Gesetze, obwohl keine belastbaren Daten zum Preisvergleich mit anderen europäischen Ländern existierten.

Eine Studie von Frontier Economics zeigt nun, dass die Fakten den Annahmen hinter Maßnahmen und Beschlüssen widersprechen: Bei Diesel gehörte der deutsche Preisanstieg zu den geringsten, bei Benzin lag Deutschland im Mittelfeld. Länder mit staatlicher Preisregulierung wie etwa Belgien oder Luxemburg weisen zumeist höhere Preissteigerungen auf.

Das im europäischen Vergleich hohe absolute Preisniveau an den Tankstellen ist auf die Höhe von Steuern und CO_2-Bepreisung sowie die im Ländervergleich sehr ambitionierte Umsetzung der RED-Anforderungen zurückzuführen. Zieht man diese länderspezifischen Belastungen ab, liegen die Tankstellenpreise im europäischen Vergleich auf eher niedrigem Niveau. Ein Beleg dafür, dass der Wettbewerb in Deutschland intakt ist.

Markteingriffe verschlechtern zudem die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts und erschweren Investitionen in Raffinerien und Infrastruktur. Mittel- und langfristig kann das die sichere Versorgung mit Energie und Rohstoffen gefährden, nicht nur für die chemische Industrie.

DAFÜR SETZEN WIR UNS EIN:

- Rücknahme der im Rahmen des Kraftstoffmaßnahmenpakets erfolgten GWB-Änderungen, insbesondere des § 29a.
- Keine weiteren Markteingriffe, insbesondere keine „Preisdeckel“ nach dem Vorbild Belgiens oder Luxemburgs.
- Keine weiteren Belastungen etwa durch die 12. GWB-Novelle, solange die Notwendigkeit nicht klar belegt ist.

HINTERGRUND: WAS WIRTSCHAFTLICH AUF DEM SPIEL STEHT

Mineralöl deckt heute mehr als ein Drittel – rund 36 Prozent – des deutschen Primärenergieverbrauchs. Direkt und indirekt hängen an der Branche gut 600.000 Arbeitsplätze. Brechen Kapazitäten in Deutschland weg, trifft das nicht einzelne Unternehmen, sondern die gesamte Volkswirtschaft.

Eine international wettbewerbsfähige Industrie ist die Voraussetzung dafür, dass die anstehenden Investitionen in eine versorgungssichere und zunehmend CO_2-neutrale Energieversorgung möglich sind. Dazu gehören langfristig verlässliche und attraktive Rahmenbedingungen, so dass die Standorte und Wertschöpfungsketten in Deutschland erhalten bleiben und auch die Mehrkosten aus Klimavorgaben am Markt erlöst werden können.

WAS BESTIMMT DIE TANKSTELLENPREISE?



PREISE FÜR MINERALÖLPRODUKTE STIEGEN DURCH WELTMARKT-KNAPPHEIT

Der militärische Konflikt in der Golfregion hat globale Öl-Lieferketten getroffen. Die zeitweilige Sperrung der Straße von Hormus und beschädigte Anlagen beeinträchtigen rund ein Fünftel der weltweiten Versorgung mit flüssigen Kohlenwasserstoffen. Relevant für die Tankstellenpreise sind – anders als häufig behauptet oder vermutet – nicht die Rohölpreise, sondern die Notierungen an den internationalen Produktmärkten für Benzin und Diesel. Wird das Angebot auf dem Weltmarkt knapper, steigen die Benzin- und Dieselpreise weltweit. An der Zapfsäule kommen solche Preisanstiege in der Regel mit kurzer Verzögerung an. Diese Gesetzmäßigkeiten des Marktes gelten weltweit, nicht nur in Deutschland. Sie sorgen dafür, dass die Versorgung funktioniert. Übrigens: Trotz angespannter Lage auf den Weltmärkten gab es hierzulande zu keinem Zeitpunkt Versorgungsengpässe.

STAATLICHE VORGABEN ALS KOSTENTREIBER IN DEUTSCHLAND

Die im europäischen Vergleich hohen Preise an deutschen Tankstellen gehen vor allem auf Steuern, Abgaben und regulatorische Vorgaben zurück. Energiesteuer, Mehrwertsteuer, CO_2-Preis und Erdölbevorratungsabgabe werden in vielen Vergleichen berücksichtigt. Unterschätzt und häufig nicht betrachtet sind die Kosten der Umsetzung der europäischen Erneuerbare-Energien-Richtlinie RED III. Deutschland setzt die Vorgaben der Richtlinie ambitionierter und damit kostenträchtiger um als viele andere EU-Mitgliedstaaten: Zum einen ist das Ambitionsniveau der Treibhausgasminderungsquote höher als in vielen anderen EU-Ländern. Zum anderen werden günstige Erfüllungsoptionen stärker begrenzt. Das hat zur Folge, dass die Unternehmen zur Erfüllung der staatlichen THG-Minderungsvorgaben auf teurere Optionen ausweichen müssen.

Vor der Krise entfielen rund 60 Prozent des Dieselpreises und rund 67 Prozent des Benzinpreises auf Steuern, Abgaben und regulierungsbedingte Kosten. Deutschland gehört damit zu den drei europäischen Ländern mit dem höchsten Anteil staatlicher Preisbestandteile.

ANTEIL STEUERN/ABGABEN/REGULIERUNGSBEDINGTE KOSTEN:
DEUTSCHLAND IMMER IN DEN TOP 3

Diesel

Vor der Krise:		Mai 2026	
1. Italien	61 %	1. Niederlande	52 %
2. Deutschland	**60 %**	**2. Deutschland**	**49 %**
3. Niederlande	60 %	3. Belgien / Dänemark	47 %

Benzin

Vor der Krise:		Mai 2026:	
1. Niederlande	69 %	1. Niederlande	62 %
2. Deutschland	**67 %**	**2. Deutschland**	**56 %**
3. Italien	61%	3. Italien	52 %

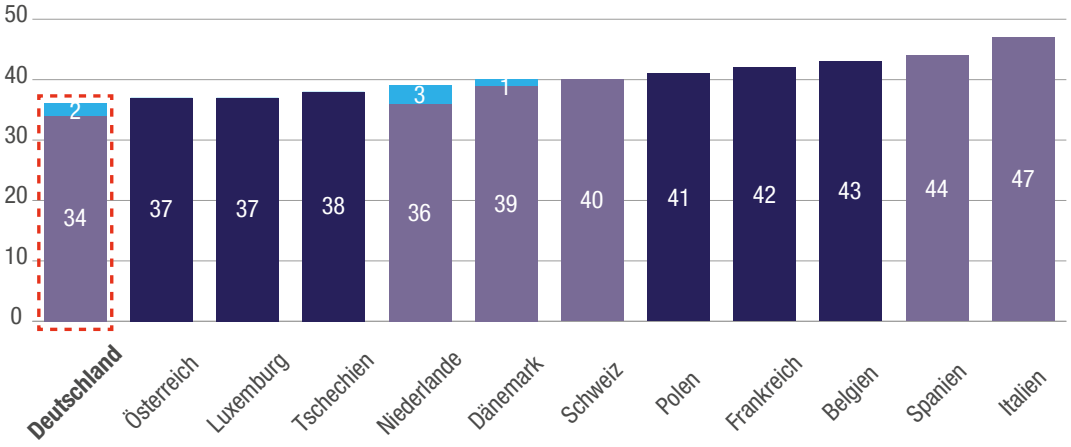
Quelle: Frontier Economics; Grafik (Nr. 605): en2x

DER LÄNDERVERGLEICH: ENTWICKLUNG DER KRAFTSTOFFPREISE OHNE STEUERN, ABGABEN UND REGULIERUNGSBEDINGTE KOSTEN

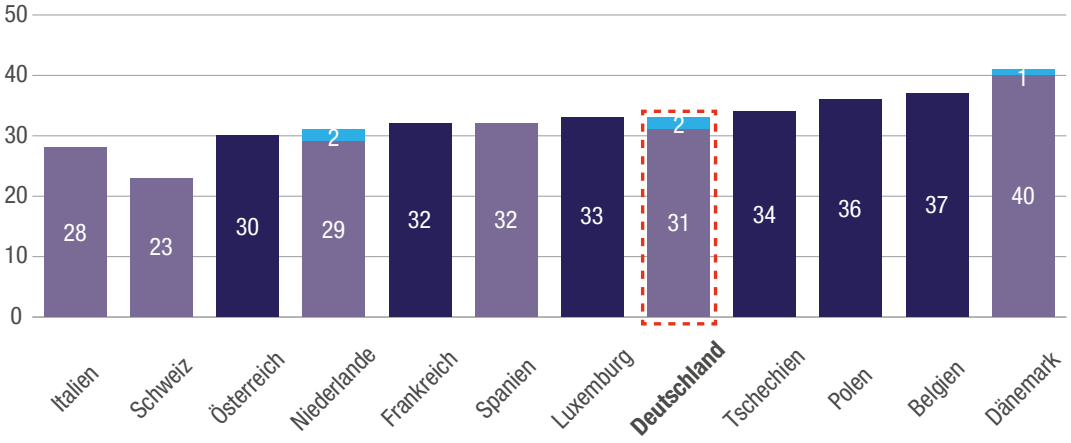
Die Steuersysteme, staatliche Abgaben und weitere regulierungsbedingte Anforderungen in den europäischen Kraftstoffmärkten unterscheiden sich. Ein Vergleich der Endpreise sagt wenig aus. Aussagekräftig ist erst der Preis ohne Steuern und Abgaben[2]. Genau diesen so genannten Residualpreis hat Frontier Economics in der aktuellen Kurzstudie analysiert. Verglichen wurden die Durchschnittspreise im Mai 2026 mit den Daten aus Januar und Februar vor der Krise. Beim Diesel fiel der Anstieg in Deutschland niedriger aus als in den meisten Vergleichsländern, beim Benzin lag er im Mittelfeld.

PREISANSTIEG IN DEUTSCHLAND IM EUROPÄISCHEN VERGLEICH:
BEI DIESEL AM NIEDRIGSTEN, BEI BENZIN IM MITTELFELD

DIESEL
Differenz des Residualpreis vor der Iran-Krise und Mai 2026 in ct/l



BENZIN
Differenz des Residualpreis vor der Iran-Krise und Mai 2026 in ct/l



- Länder mit Preisobergrenze / Selbstverpflichtung / Eingriff in die Preisbildung
- Länder ohne Preisobergrenze
- Sondereffekt: THG-Quotenpreiserhöhung (Zertifikatspreis von 300 €/t CO_2 (DE, NL, DK) vor der Iran-Krise und Zertifikatspreis im Mai 2026 von 350 €/t CO_2 (DE, NL, DK))

[2] Als Residualpreis wird der um Steuern, Abgaben und regulierungsbedingte Kosten bereinigte Tankstellenpreis bezeichnet. Erst er macht Länder mit sehr unterschiedlichen Steuersystemen und staatlichen Vorgaben vergleichbar. Analysiert wurden die Durchschnittspreise im Mai 2026 mit den entsprechenden Daten aus Januar und Februar vor der Krise.

Fazit: Anhand der untersuchten Daten kein struktureller „Vorteil“ von regulatorischen Preiseingriffen ersichtlich.

Quelle: Frontier Economics; Grafik (Nr. 604): en2x

WARUM ZUSÄTZLICHE MARKTEINGRIFFE PROBLEMATISCH SIND

PREISDECKEL HABEN KEINEN ERKENNBAREN VORTEIL FÜR VERBRAUCHERINNEN UND VERBRAUCHER

Mehrere Länder greifen direkt in die Kraftstoffpreise ein, etwa über Preisobergrenzen. Belgien, Luxemburg und Polen sind Beispiele dafür. In der Krise hatten diese Länder jedoch vergleichbare oder sogar höhere Preisanstiege als Deutschland. Einen Vorteil für die Kundschaft brachten die Eingriffe offensichtlich nicht. Auch das um Steuern, Abgaben und andere regulierungsbedingte Kosten bereinigte absolute Preisniveau liegt in diesen Ländern über den entsprechenden Preisen in Deutschland.

DAS WETTBEWERBSRECHT WURDE OHNE GENAUE DATENANALYSE VERSCHÄRFT

Als die Preise zu Beginn des Iran-Kriegs stark stiegen, ging es schnell. Das „Kraftstoffmaßnahmenpaket“ trat bereits Anfang April in Kraft und verschärft unter anderem das Wettbewerbsrecht deutlich. Die geplante 12. GWB-Novelle weist in die gleiche Richtung. Beschlossen wurde, bevor genauere Datenanalysen zum europäischen Vergleich vorlagen. Auf Basis von Annahmen, die sich nicht bestätigt haben. Der Vorwurf der Preistreiberei hält den Zahlen nicht stand.

DIE FOLGEN TREFFEN STANDORTE UND VERSORGUNGSSICHERHEIT

Schärferes Wettbewerbsrecht erhöht die rechtliche Unsicherheit und bringt zusätzliche Berichts- und Dokumentationspflichten für die Unternehmen. Wer in Raffinerien, Tanklager und Tankstellen investiert, rechnet solche Risiken ein. Schlechtere Standortbedingungen bremsen Investitionen. Damit gefährden die Beschlüsse genau das, was in der Krise so wichtig war: die sichere Versorgung.

Fazit und Standpunkt

- Markteingriffe wie etwa ein „Preisdeckel“ nach dem Vorbild Belgiens oder Luxemburgs führen nachweislich nicht zu geringeren Preisanstiegen.
- Die vorgesehenen Verschärfungen im Kartellrecht für den Kraftstoffmarkt sind nicht gerechtfertigt und haben gravierende Konsequenzen. Die Analyse der Kraftstoffpreise in Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Ländern zeigt: Ein strukturelles Wettbewerbsproblem im deutschen Kraftstoffmarkt lässt sich nicht belegen.
- Vor diesem Hintergrund besteht kein Anlass für wettbewerbsrechtliche Sonderregeln.

Mehr unter:
en2x.de/2026/06/17/tankstellenpreise-in-deutschland-im-europaeischen-vergleich

en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V. | Georgenstraße 24 | 10117 Berlin
Kontakt: T +49 30 403 66 55 0 | info@en2x.de | www.en2x.de

en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V. ist registrierter Interessenvertreter und wird im Lobbyregister des Bundes unter der Registernummer: R000885 geführt.

Stand: 07.07.2026