

Zu den Auswirkungen der Iran-Krise auf die Tankstellenpreise und den gesetzlichen Konsequenzen der Bundesregierung

Die aktuelle Iran-Krise hat zu einer historischen Störung der globalen Ölversorgung geführt – mit erheblichen Auswirkungen auf die Kraftstoffpreise auch in Deutschland. Dabei sind die Preissteigerungen vor allem durch gestiegene Produktpreise auf dem Weltmarkt bedingt. Die aktuelle Preisentwicklung auf dem Kraftstoffmarkt hat in der Politik für Unverständnis gesorgt und Vorwürfe von „Abzocke“ gegenüber der Mineralölwirtschaft laut werden lassen. Aktuell bereitet die Bundesregierung ein gesetzliches Maßnahmenpaket zur Regulierung von Tankstellenpreisen und Verschärfung des Kartellrechts vor.

Zusammenfassend möchten wir, der en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie, folgende Punkte klarstellen:

- In Deutschland sind die Tankstellenpreise nicht stärker gestiegen als die Beschaffungskosten. Die Preisentwicklung an den Tankstellen in Deutschland spiegeln die Wiederbeschaffungskosten für die Kraftstoffe nach den Produktpreisnotierungen in Deutschland wider. Es ist insofern nicht richtig, dass die Branche eine höhere Marge bzw. höhere Gewinne zu Lasten der Verbraucherinnen und Verbraucher realisiert.
- Staatliche Abgaben und Kosten dominieren die Kraftstoffpreise – vor und auch während der Krise: Rund zwei Drittel des Benzinpreises und über die Hälfte des Dieselpreises bestehen aus staatlichen Abgaben wie der Energiesteuer und Mehrwertsteuer, dem Beitrag zur Erdölbevorratung sowie regulierungsbedingten Kosten zur Erfüllung der THG-Minderungsverpflichtung (THG-Quote) und dem CO₂-Preis.
- Eine „Abzocke“ von Verbraucherinnen und Verbrauchern hat es in der Iran-Krise nicht gegeben. Das Kraftstoffmaßnahmenpaket der Bundesregierung ist aus unserer Sicht daher nicht nachvollziehbar und stellt einen tiefen Eingriff des Staates in den Markt dar, mit Risiken für die Wettbewerbsfähigkeit und Versorgungssicherheit des Standorts Deutschland:
 - Vor allem die Einführung einer neuen Missbrauchsaufsicht mit faktischer Beweislastumkehr zulasten der Unternehmen ist ein Systembruch im Kartellrecht und in dieser Ausgestaltung im internationalen Vergleich ohne erkennbares Vorbild. In seiner letzten Sektoruntersuchung „Raffinerien und Kraftstoffgroßhandel“ hat das Bundeskartellamt keine Feststellungen eines kartellrechtlich relevanten Missbrauchs im Raffinerie- und Großhandelsbereich getroffen. Die bestehenden rechtlichen Instrumente des Kartellrechts haben sich als wirksam und funktionsfähig erwiesen. Eine neue Missbrauchsklausel ist vor diesem Hintergrund weder erforderlich noch angemessen.
 - Die Ausgestaltung der Missbrauchsaufsicht als eine weitreichende, ex-post geprägte Kosten- und Preiskontrolle, die zudem als eine Verbotsnorm ausgestaltet ist und mit erheblichen Geldbußen verbunden ist, genügt nicht den verfassungsrechtlichen Anforderungen des Bestimmtheitsgrundsatzes, da der Adressatenkreis, die Reichweite und Voraussetzungen des Eingriffs für die betroffenen Unternehmen nicht hinreichend klar definiert wurden. Das begründet zugleich erhebliche Rechts- und Planungsunsicherheiten für die Unternehmen.

- Mit einem Erlaubnistatbestand für den Staat, Abhilfemaßnahmen gegenüber Marktteilnehmern anordnen zu dürfen, die keinen Verursachungsbeitrag zu einer Wettbewerbsstörung geleistet haben, widerspricht grundlegenden Prinzipien des Kartellrechts sowie zentralen rechtsstaatlichen Verantwortlichkeitsmaßstäben.
- Die Wettbewerbsbedingungen und Investitionsbereitschaft am Standort Deutschland und damit - zumindest langfristig – auch die Sicherheit der Kraftstoffversorgung werden mit dem aktuellen Vorschlag erheblich geschwächt.

Auch in der aktuellen Situation herrscht ein harter Preiswettbewerb an den deutschen Tankstellen. Über die veröffentlichten Preismeldungen in Echtzeit haben die Verbraucher einen Überblick der günstigsten Angebote. Eine solche Preistransparenz für Verbraucher gibt es bei anderen Produkten nicht. Noch ist Zeit, auf gesetzliche Maßnahmen, die den Markt und zum Teil die gesamte Wirtschaft (§ 32f GWB-E) belasten, zu verzichten.

Hintergrundinformationen und Fakten im Überblick

Die Internationale Energieagentur (IEA) bewertet den Iran-Krieg explizit als „largest oil supply disruption in history“. Die aktuelle geopolitische Lage stellt die größte angebotsseitige Störung des globalen Ölmarkts seit den 1970er-Jahren dar. Hintergrund ist vor allem die faktische Schließung der Straße von Hormus, die zu einem weltweiten historischen Anstieg der Preise für Rohöl und an den Produktmärkten sowie kurzfristig zu nie dagewesenen Preisvolatilitäten geführt hat.

Die Mineralölbranche tut hierzulande alles, um die Kraftstoffversorgung zuverlässig zu sichern

Deutschland ist von dem Ausfall der Rohöllieferungen aus der Golfregion nicht direkt betroffen. Vielmehr sorgt eine Vielzahl anderer Lieferländer grundsätzlich für ein hohes Maß an Versorgungssicherheit. Hinzu kommen eine flexible Infrastruktur zur Versorgung Deutschlands und die Krisenbevorratung durch den Erdölbevorratungsverband (EBV). Jedoch wirkt sich die durch den Irankrieg entstandene globale Knappheitssituation auch auf Deutschland aus – in Form gestiegener Produktpreise.

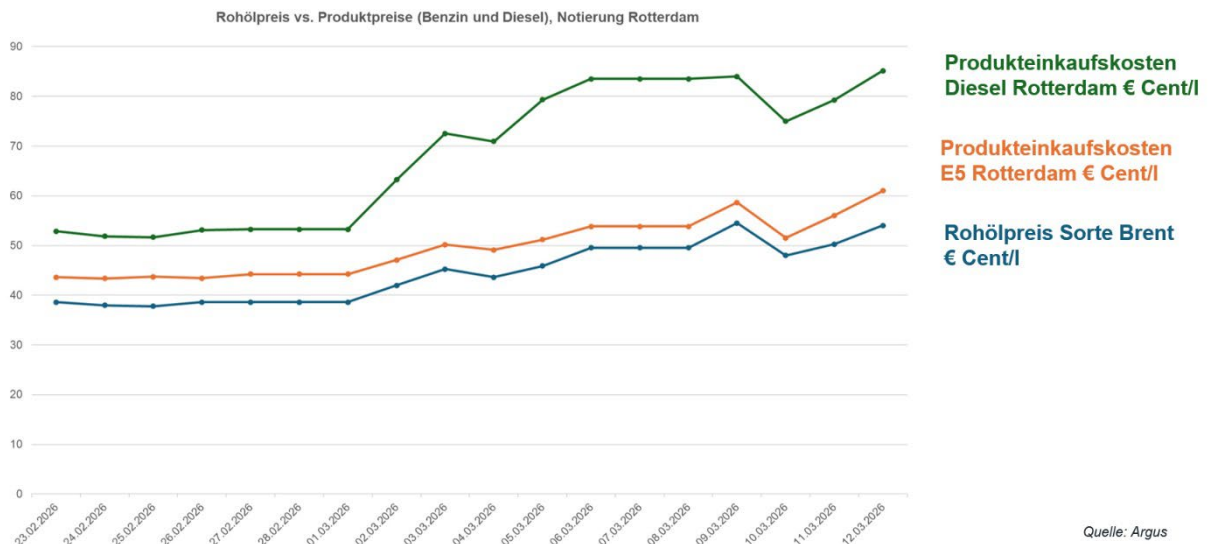
Rund 20 Prozent des weltweit produzierten Rohöls bzw. der daraus hergestellten Erdölprodukte wie Benzin und Diesel müssen durch die Straße von Hormus transportiert werden. Diese Mengen stehen dem Weltmarkt aufgrund der aktuellen geopolitischen Lage gegenwärtig nicht zur Verfügung. Auch wenn Deutschland selbst aus dieser Region relativ wenig importiert: Ein Ausfall von rund 20 Prozent beim Rohöl und bei Mineralölprodukten, die beispielsweise von Saudi-Arabien aus in die Welt gehen, ist nicht zu kompensieren und hat Auswirkungen auf die Preise überall, denn es handelt sich um globale Märkte.

Die Preisentwicklung für Produkte (Diesel/Benzin) ist weltmarktgetrieben und Folge der geopolitischen Lage im Nahen Osten

Grundsätzlich gilt: Entscheidend für die Tankstellenpreise hierzulande sind die Produktpreise für Kraftstoffe wie Benzin und Diesel, die an Börsen gehandelt werden. Diese richten sich nach der Angebots- und Nachfragesituation für Benzin und Diesel auf dem Weltmarkt. Der Rohölpreis ist nur ein Faktor unter mehreren, die die Produktpreise beeinflussen

Abb. 1: Internationale Notierungen in Rotterdam

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



In Deutschland ist die Betroffenheit insbesondere beim Diesel-Kraftstoff von Bedeutung, da Deutschland große Mengen Diesel importiert und auch insgesamt Netto-Dieselimporteur wie die gesamte EU ist.

Die Folge: Seit Beginn des Iran-Krieges sind die internationalen Diesel-Notierungen an der Börse in Rotterdam deutlich stärker gestiegen als der Rohölpreis, weil ein erheblicher Teil des Diesels auf dem Weltmarkt beschafft werden muss und derzeit fünf Raffinerien im Nahen Osten keine Produkte liefern können, da die Straße von Hormus nicht passierbar ist.

Bei Benzin ist die Produktversorgung durch die Herstellung in europäischen und deutschen Raffinerien hingegen abgesichert. Demzufolge ist es auch nachvollziehbar, dass sich die Rotterdamer Produktnotierungen für Benzin, und diese sind relevant für den Produkteinkauf, parallel zu den Preisen des Rohöls entwickelt haben, denn hier besteht grundsätzlich kein zusätzlicher Bedarf, Produkte vom Weltmarkt einzukaufen.

Preisänderungen an Tankstellen spiegeln die gestiegenen Einkaufspreise für Produkte (Diesel/Benzin) zum Wiederbeschaffungswert wider

Die in Abb. 1 gezeigten internationalen Notierungen für Produktpreise spiegeln sich auch in den nationalen Produktnotierungen in Abb. 2 wider:

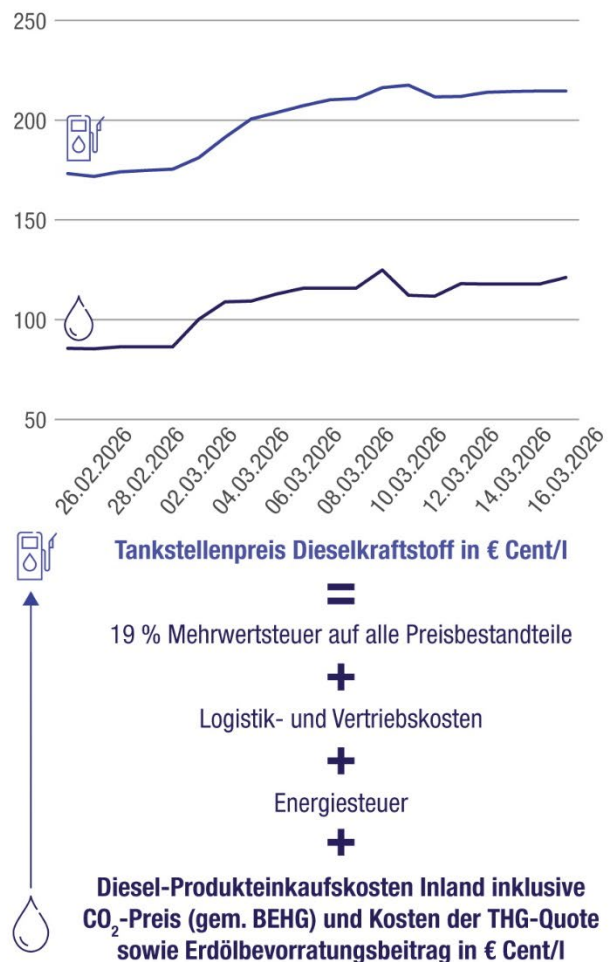
Abb. 2:

PRODUKTNOTIERUNGEN BEEINFLUSSEN TANKSTELLENPREISE VERGLEICH PRODUKTEINKAUFSKOSTEN VS TANKSTELLENPREIS

in € Cent je Liter Ottokraftstoff



in € Cent je Liter Dieseldkraftstoff



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

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die nationalen Produkteinkaufskosten in Deutschland neben den Produktpreisen auf der europäischen Ebene zusätzlich auch die regulierungsbedingten Kosten - den CO₂-Preis gemäß Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG), die Kosten für die Erfüllung der Treibhausgasemissionsminderungsverpflichtung (THG-Quote) und der Erdölbevorratungsbeitrag (EBV) - enthalten. Es zeigt sich, dass die Tankstellenpreise im Zeitraum vor der Krise bis Mitte März weitestgehend parallel zu den national erfassten, inländischen Produktnotierungen für Benzin bzw. für Diesel verlaufen.

Der Hintergrund ist, dass bei der Preiskalkulation die Wiederbeschaffung des Kraftstoffs zum aktuellen Preis berücksichtigt wird, selbst wenn die an der Tankstelle lagernden Produkte möglicherweise günstiger eingekauft wurden. Das ist eine normale kaufmännische Praxis – auch in anderen Märkten, um die jeweils deutlich teurer gewordenen Kraftstoffe wieder einkaufen und damit die Versorgung sicherstellen zu können.

Höhere Preise in Deutschland im Vergleich zu Nachbarländern sind durch nationale Kosten und Marktfaktoren erklärbar

Staatliche Abgaben machen rund zwei Drittel des Benzinpreises aus

Im Detail betrachtet zeigt sich, dass der nationale Produkteinkaufspreis vor der Krise am 26. Februar 2026 bei 73,39 ct pro Liter lag, inklusive BEHG, THG-Quote und EBV, die mittlerweile eine erhebliche Größenordnung angenommen haben. In Summe haben wir bei Superbenzin E10 im Produktpreis bereits enthaltene regulierungsbedingte Kosten in Höhe von 25,47 bis 35,87 ct pro Liter. Hinzu kommt die Energiesteuer in Höhe von 65,45 ct pro Liter. Zählt man diese Komponenten noch mit der Mehrwertsteuer (28 ct) zusammen, so kommt man beim Preis für E10 am 26. Februar auf insgesamt 1,19 bis 1,29 Euro an staatlich bedingten Abgaben, d. h. 68 bis 74 Prozent des Tankstellenpreises.

Abb. 3:

PREISÄNDERUNGEN AN TANKSTELLEN

ZUSAMMENSETZUNG TANKSTELLENPREISE IN DEUTSCHLAND: E10

Do, 26.02.2026	Cent pro Liter	Kommentar
Produkteinkaufskosten Inland (Argus, OMR)	73,39	Notierung Inland inkl. BEHG, THG-Quote, EBV
CO ₂ -Preis (gem. BEHG)	13,2 – 15,6	Abschätzung für Zertifikatspreis: 55 bzw. 65 €/tCO ₂
Kosten der THG-Quote	12,0 – 20,0	Abschätzung für Quotenpreise 300 bzw. 500 €/tCO ₂
Erdölbevorratungsbeitrag	0,27	Erdölbevorratung
Σ Regulierungsbedingte Kosten im Produktpreis enthalten	25,47–35,87	
Energiesteuer	65,45	
Sonstige Preiselemente (Differenz: TS-Preis abzgl. Produktpreis und Steuern)	8,5	Transport, Lagerhaltung, Verwaltung, Vertrieb, Beimischung von Biokomponenten, Marge
Mehrwertsteuer	28,0	auf alle Preisbestandteile
Tankstellenpreis	175,3	clever-tanken.de

■ Staatliche Abgaben und regulierungsbedingte Kosten:
118,92 – 129,32 (68% – 74%)

Do, 12.03.2026	Cent pro Liter	Kommentar
Produkteinkaufskosten Inland (Argus, OMR)	91,84	Notierung Inland inkl. BEHG, THG-Quote, EBV
CO ₂ -Preis (gem. BEHG)	13,2 – 15,6	Abschätzung für Zertifikatspreis: 55 bzw. 65 €/tCO ₂
Kosten der THG-Quote	12,0 – 20,0	Abschätzung für Quotenpreise 300 bzw. 500 €/tCO ₂
Erdölbevorratungsbeitrag	0,27	Erdölbevorratung
Σ Regulierungsbedingte Kosten im Produktpreis enthalten	25,47–35,87	
Energiesteuer	65,45	
Sonstige Preiselemente (Differenz: TS-Preis abzgl. Produktpreis und Steuern)	10,4	Transport, Lagerhaltung, Verwaltung, Vertrieb, Beimischung von Biokomponenten, Marge
Mehrwertsteuer	31,9	auf alle Preisbestandteile
Tankstellenpreis	199,5	clever-tanken.de

■ Staatliche Abgaben und regulierungsbedingte Kosten:
122,82 – 133,22 (62% – 67%)

Blickt man die Preiszusammensetzung am 12. März, so lässt sich feststellen, dass an diesem Tag, also zwei Wochen später und nach Kriegsbeginn, durch die gestiegenen Produktpreise der Anteil der staatlich bedingten Abgaben noch bei 62 bis 67 Prozent lag. Dies erklärt sich dadurch, dass die Regulierungskosten gleichgeblieben sind und sich nur die Mehrwertsteuer infolge der gestiegenen Produktpreise erhöht hat.

Die sonstigen Preiselemente, also der Kostenanteil, den die Unternehmen benötigen, um Transport, Lagerhaltung, Verwaltung und Vertrieb zu finanzieren und Gewinn zu generieren, lag bei E10 vor der Krise nach unseren Analysen bei 8,5 ct pro Liter, zwei Wochen später bei 10,4 ct pro Liter. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Transportkosten sehr wahrscheinlich deutlich gestiegen sind, weil auch die Produkte mit Diesel-Lkw an die Tankstellen gebracht werden müssen. Darüber hinaus haben wir z. T. auch durch Raffineriestillstände mancherorts höhere Transportkosten. Insofern ist nicht eindeutig festzustellen, dass sich bei E10 die Margen, also die Gewinne, vergrößert haben, sondern eher konstant geblieben sind.

Auch bei Diesel ist die Preisbildung nachvollziehbar

Abb. 4

PREISÄNDERUNGEN AN TANKSTELLEN ZUSAMMENSETZUNG TANKSTELLENPREISE IN DEUTSCHLAND: DIESEL

Do, 26.02.2026	Cent pro Liter	Kommentar	Do, 12.03.2026	Cent pro Liter	Kommentar
Produkteinkaufskosten Inland (Argus, OMR)	85,34	Notierung Inland inkl. BEHG, THG-Quote, EBV	Produkteinkaufskosten Inland (Argus, OMR)	118,04	Notierung Inland inkl. BEHG, THG-Quote, EBV
CO ₂ -Preis (gem. BEHG)	14,7 – 17,4	Abschätzung für Zertifikatspreis: 55 bzw. 65 €/tCO ₂	CO ₂ -Preis (gem. BEHG)	14,7 – 17,4	Abschätzung für Zertifikatspreis: 55 bzw. 65 €/tCO ₂
Kosten der THG-Quote	12,0 – 20,0	Abschätzung für Quotenpreise 300 bzw. 500 €/tCO ₂	Kosten der THG-Quote	12,0 – 20,0	Abschätzung für Quotenpreise 300 bzw. 500 €/tCO ₂
Erdölbevorratungsbeitrag	0,30	Erdölbevorrattung	Erdölbevorratungsbeitrag	0,30	Erdölbevorrattung
Σ Regulierungsbedingte Kosten im Produktpreis enthalten	27,0–37,7		Σ Regulierungsbedingte Kosten im Produktpreis enthalten	27,0–37,7	
Energiesteuer	47,04		Energiesteuer	47,04	
Sonstige Preiselemente (Differenz: TS-Preis abzgl. Produktpreis und Steuern)	12,0	Transport, Lagerhaltung, Verwaltung, Vertrieb, Beimischung von Biokomponenten, Marge	Sonstige Preiselemente (Differenz: TS-Preis abzgl. Produktpreis und Steuern)	12,9	Transport, Lagerhaltung, Verwaltung, Vertrieb, Beimischung von Biokomponenten, Marge
Mehrwertsteuer	27,4	auf alle Preisbestandteile	Mehrwertsteuer	33,8	auf alle Preisbestandteile
Tankstellenpreis	171,8	clever-tanken.de	Tankstellenpreis	211,9	clever-tanken.de
Staatliche Abgaben und regulierungsbedingte Kosten: 101,44 – 112,14 Cent/l (59% – 65%)			Staatliche Abgaben und regulierungsbedingte Kosten: 107,84 – 118,54 Cent/l (51% – 56%)		

Beim Blick auf die Zusammensetzung der Tankstellenpreise für Dieselkraftstoff (Abb. 4) zeigt sich, dass die regulierungsbedingten Kosten hinsichtlich des CO₂-Preises höher, die Energiesteuer dagegen niedriger ausfallen. Die Produktpreise sind, wie oben erläutert, aufgrund des Importbedarfs deutlich stärker gestiegen. Die sonstigen Preiselemente sind so gut wie unverändert. Berücksichtigt man auch hier die höheren Transportkosten, ist auch hier nicht eindeutig festzustellen, dass die Marge gestiegen ist. D. h. auch im Hinblick auf die Entwicklung des Dieselpreises ist es schlicht ungerechtfertigt, von einer „Abzocke“ zu sprechen. Der Anteil staatlicher Abgaben lag bei Diesel vor Krisenbeginn bei 59 bis 65 Prozent, zwei Wochen später bei 51 bis 56 Prozent.

Die pauschale Behauptung, dass Mineralölunternehmen in Deutschland überzogene Kraftstoffpreise verlangen, ist nicht gerechtfertigt. Solche Vorwürfe berücksichtigen nicht die Vielzahl von Faktoren, die die Preisgestaltung beeinflussen.

Es ist daher wichtig, die Komplexität des Marktes zu berücksichtigen, bevor allgemeine Anschuldigungen erhoben werden, wie zum Beispiel, dass Preissteigerungen in anderen europäischen Ländern nicht in vergleichbarem Tempo oder Umfang erfolgt sind.

Prozentual sind die Tankstellenpreise bei einigen Nachbarn wie den Österreich, Luxemburg, Niederlanden oder Polen seit Krisenbeginn gleich schnell oder sogar noch stärker gestiegen als bei uns. Und dort, wo sie nicht so stark gestiegen sind, gibt es meist die eine oder andere Form der Preisregulierung, da bleibt abzuwarten, wie sich die Preise in nächster Zeit entwickeln.

Insgesamt fällt eine valide Beurteilung schwer, da wir es mit sehr unterschiedlichen Märkten zu tun haben, auch was die Versorgung anbelangt. Wenn z. B. ein Markt komplett aus einer Raffinerie versorgt wird, dann gibt es häufig gar keine Importinfrastrukturen, die Einflüsse der europäischen Spotmarktpreise spielen dann kaum eine Rolle. In manchen Ländern finden sich auch dominierende, z. T. teilstaatliche Konzerne, die eventuell unter politischem Einfluss handeln oder es bestehen sogar gesetzliche Preisgrenzen.

Insofern ist eine direkte Vergleichbarkeit mit der Situation in Deutschland nicht gegeben. Auch ist nicht absehbar, wie sich in anderen Ländern die weitere Entwicklung gestalten wird.