

AUSWIRKUNGEN DER IRAN-KRISE

Preisentwicklung und Wettbewerbssituation
im Kraftstoffmarkt

Mythen im Realitätscheck

27.03.2026

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.
- Diese Mengen fehlen dem Weltmarkt zumindest kurz- bis mittelfristig. Auf diese **Knappheitssituation** haben die Märkte sofort reagiert. Erste Länder in Asien haben in der Zwischenzeit Exportbeschränkungen für Ölprodukte erlassen.
- Das hat zu einem weltweiten **historischen Anstieg der Preise** für Rohöl und vor allem an den Produktmärkten sowie zu **kurzfristig nie dagewesenen Preisvolatilitäten** geführt.
- Die aktuelle Preisentwicklung auf dem Kraftstoffmarkt hat in der Politik für **Unverständnis** gesorgt und Vorwürfe an die Mineralölwirtschaft laut werden lassen.
- So werden insbesondere **politische Forderungen** nach verschärften kartellrechtlichen Untersuchungen, Regulierung von Tankstellenpreisen sowie einer "Übergewinnsteuer" für Mineralölkonzerne erhoben.

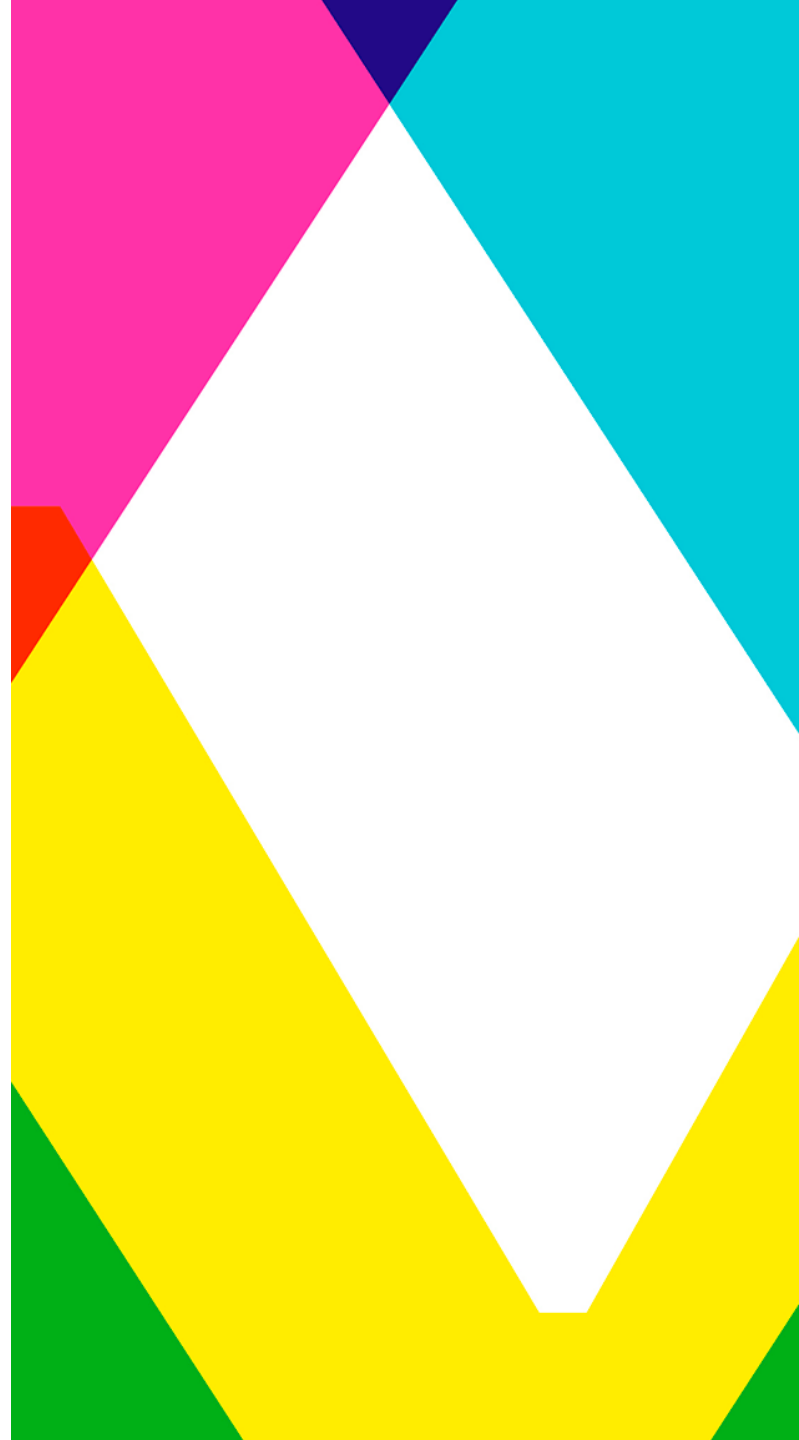
MYTHEN IM REALITÄTSCHECK

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

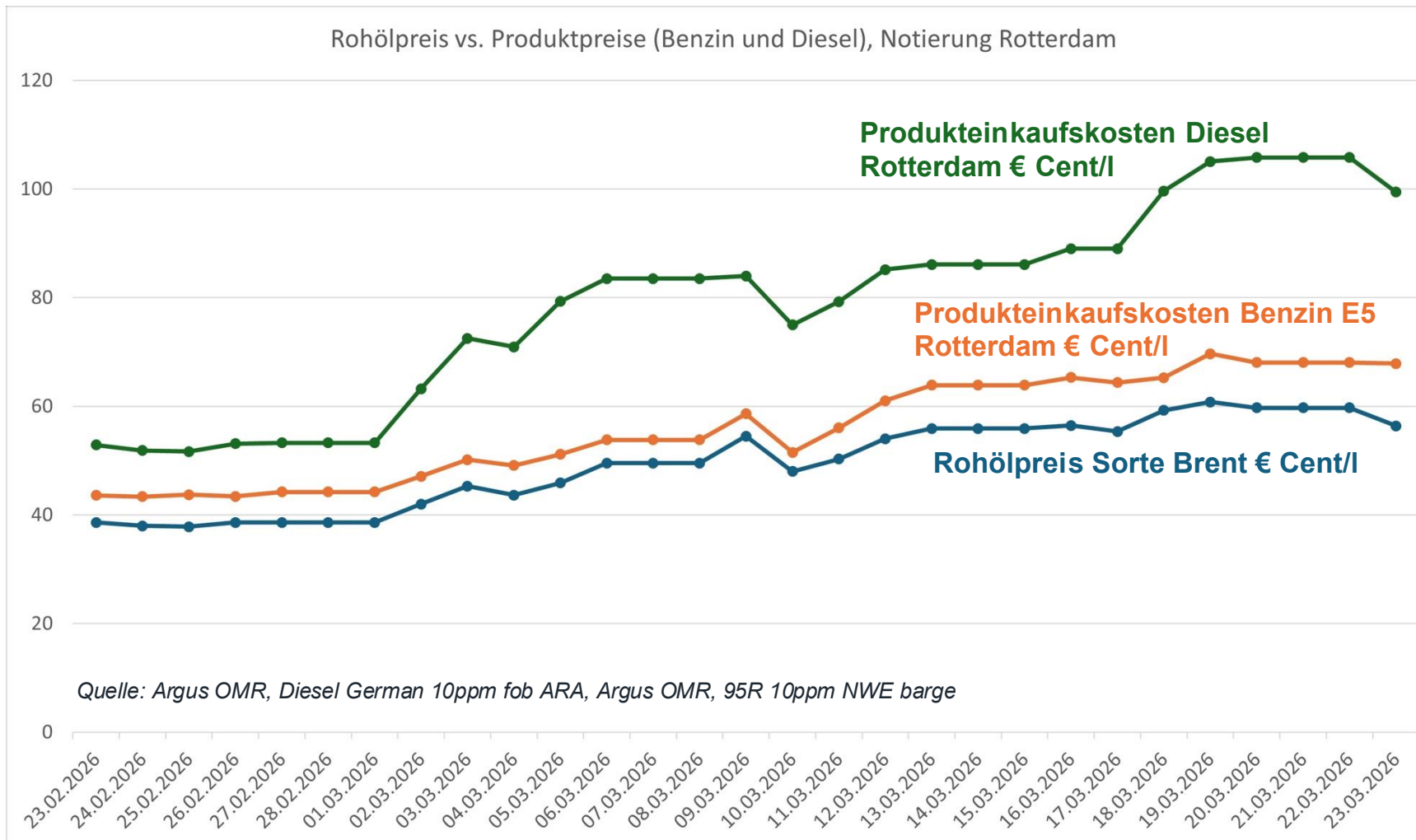
Mythos 1:

„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, während der Benzinbedarf aus europäischen Raffinerien gedeckt werden kann.

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



- Seit Beginn des Irankrieges hat sich der Produktpreis für Diesel am Handelsplatz Rotterdam verdoppelt!
- Auch der Produktpreis für Benzin ist deutlich angestiegen, verläuft aber weitgehend parallel zum Rohölpreis.
- Der deutlich stärkere Preisanstieg beim Diesel ist Folge des großen Diesel-Importbedarfs in Europa und vor allem in Deutschland, während der Benzinbedarfs Europas durch europäische Raffinerien gedeckt werden kann.

MYTHOS & REALITÄT

Mythos 2:

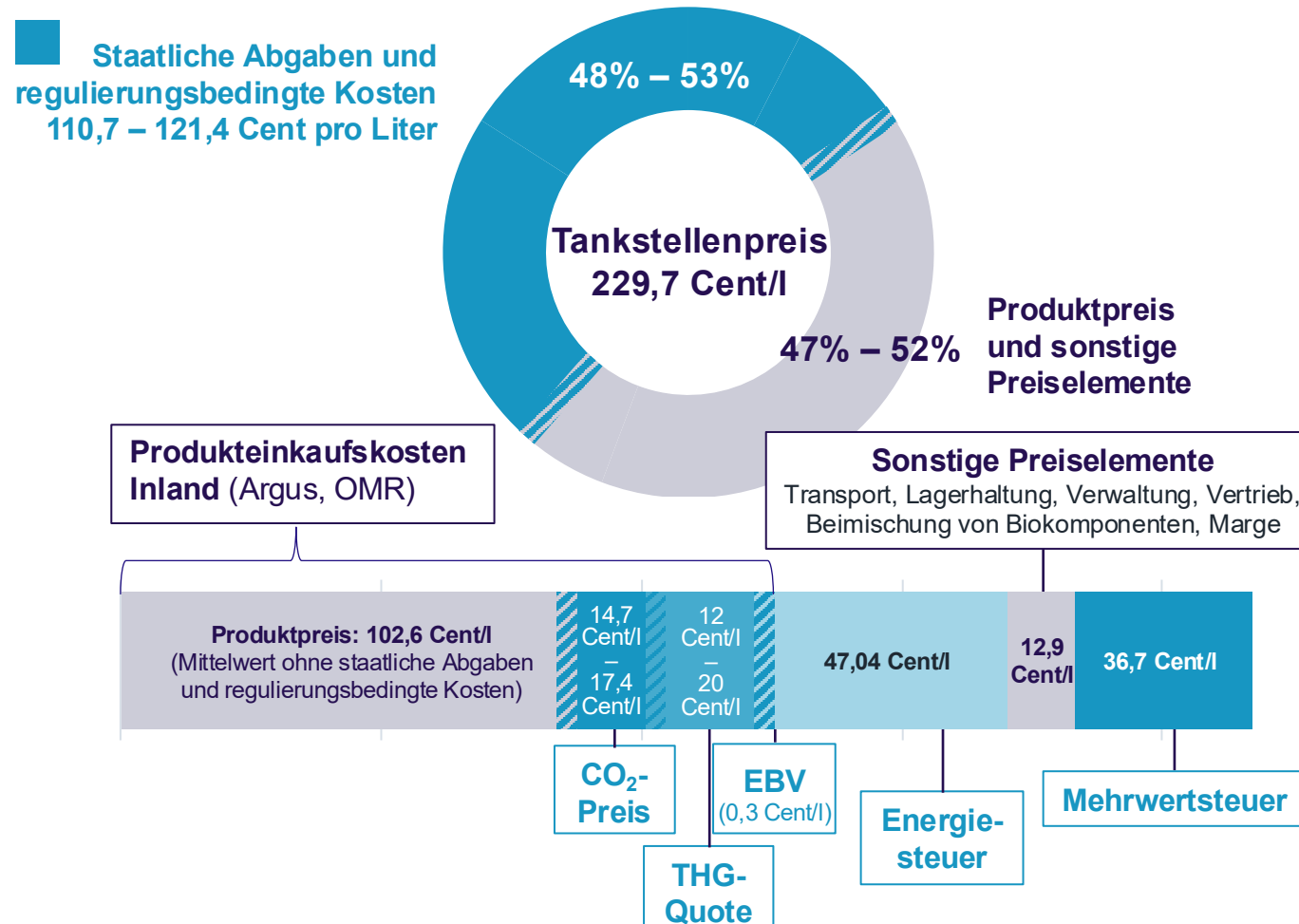
„Die Ölindustrie ist schuld am hohen Spritpreis, besonders in Deutschland.“

Realität:

- Staatliche Abgaben und Kosten dominieren die Kraftstoffpreise in Deutschland – über 60% beim Benzinpreis und rund die Hälfte beim Dieselpreis - vor und auch während der Krise.
- Im europäischen Vergleich sind die Energiesteuer und THG-Quotenkosten besonders hoch; hinzu kommt der CO₂-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: RUND DIE HÄLFTE DES TANKSTELLENPREISES SIND STEUERN UND REGULIERUNGSBEDINGTE KOSTEN

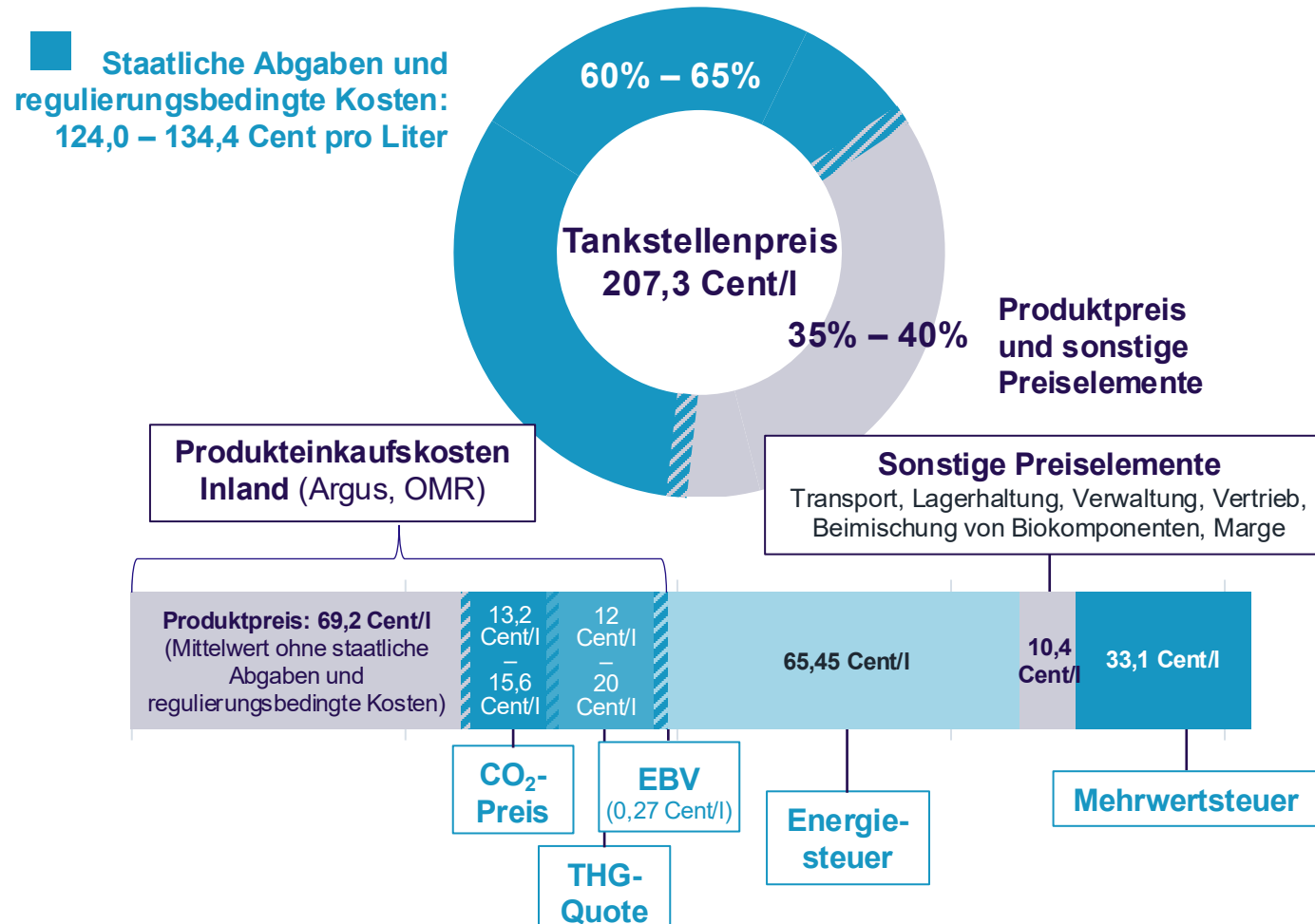
ZUSAMMENSETZUNG TANKSTELLENPREISE IN DEUTSCHLAND, BEISPIEL: DIESEL (23.03.2026)



Quelle und Grafik (Nr. 589): en2x

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

ZUSAMMENSETZUNG TANKSTELLENPREISE IN DEUTSCHLAND, BEISPIEL: E10 (23.03.2026)

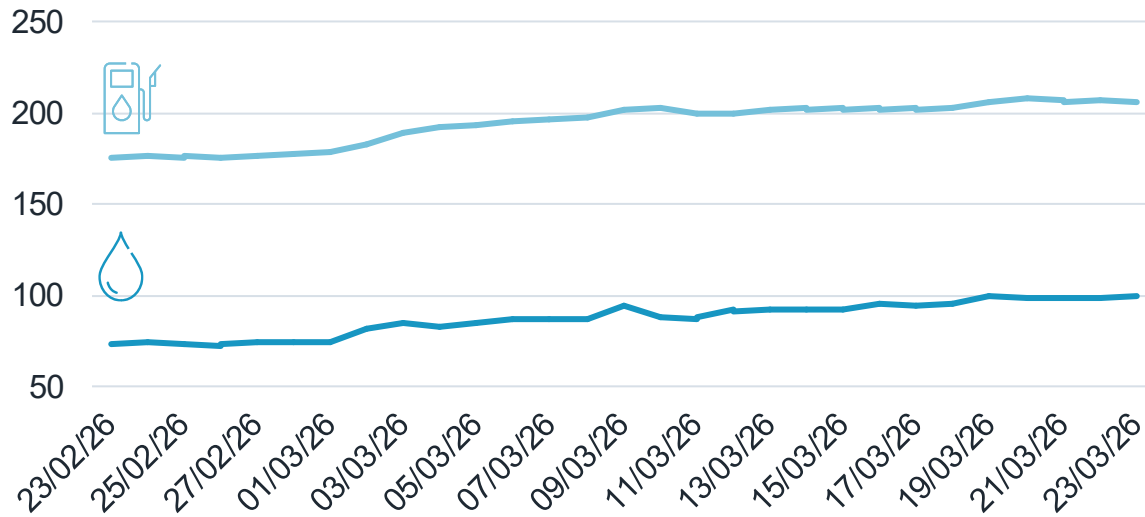


Quelle und Grafik (Nr. 589): en2x

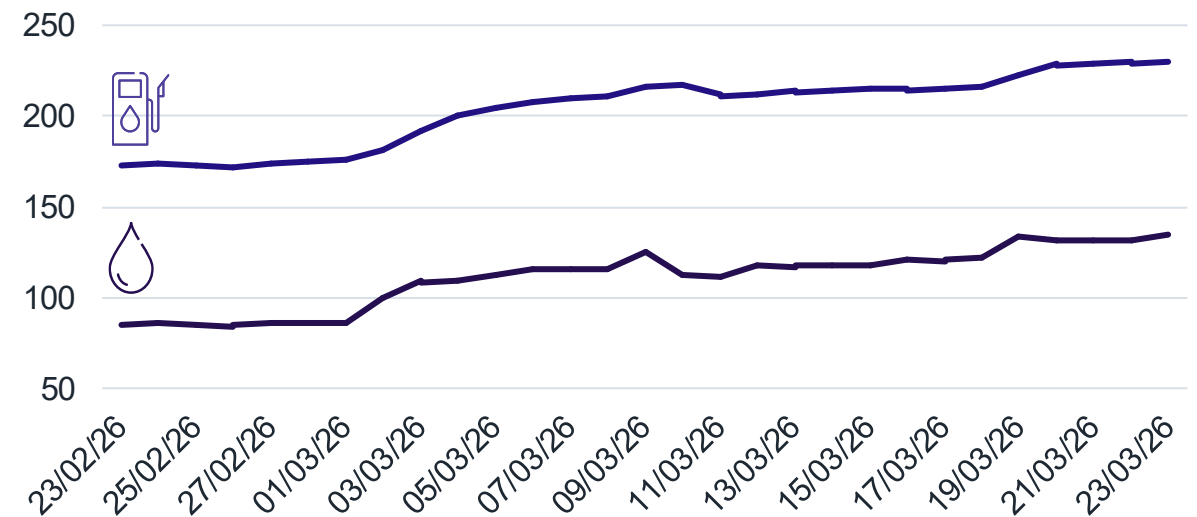
PRODUKTNOTIERUNGEN BEEINFLUSSEN TANKSTELLENPREISE

VERGLEICH PRODUKTEINKAUFSKOSTEN VS TANKSTELLENPREIS

in € Cent je Liter Ottokraftstoff



in € Cent je Liter Dieselkraftstoff



Tankstellenpreis E10 Super Ottokraftstoff in € Cent/l

=

19 % Mehrwertsteuer auf alle Preisbestandteile +
Logistik- und Vertriebskosten +
Energiesteuer +

E10-Produkteinkaufskosten Inland inklusive
CO₂-Preis (gem. BEHG) und Kosten der THG-Quote
sowie Erdölbevorratungsbeitrag in € Cent/l



Tankstellenpreis Dieselkraftstoff in € Cent/l

=

19 % Mehrwertsteuer auf alle Preisbestandteile +
Logistik- und Vertriebskosten +
Energiesteuer +

Diesel-Produkteinkaufskosten Inland inklusive
CO₂-Preis (gem. BEHG) und Kosten der THG-Quote
sowie Erdölbevorratungsbeitrag in € Cent/l



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

ENERGIESTEUEERN UND SONSTIGE ABGABEN IM VERGLEICH ZU NACHBARLÄNDERN SEHR HOCH

Steuern und sonstige Abgaben im Vergleich zu ausgewählten EU-Staaten (Nachbarländer Deutschland)

Euro-Super 95

Land	Energiesteuer	Sonstige indirekte Steuern/Abgaben	Mehrwertsteuer
Deutschland	65,45 ct/l	14,82 ct/l	19%
Frankreich	69,02 ct/l	0,00 ct/l	20%
Belgien	60,02 ct/l	0,00 ct/l	21%
Luxemburg	56,91 ct/l	0,00 ct/l	17%
Niederlande	84,00 ct/l	0,08 ct/l	21%
Österreich	48,20 ct/l	13,19 ct/l	20%
Polen	42,59 ct/l	0,00 ct/l	23%

Diesel

Land	Energiesteuer	Sonstige indirekte Steuern/Abgaben	Mehrwertsteuer
Deutschland	47,04 ct/l	16,18 ct/l	19%
Frankreich	60,75 ct/l	0,00 ct/l	20%
Belgien	60,02 ct/l	0,00 ct/l	21%
Luxemburg	46,46 ct/l	0,00 ct/l	17%
Niederlande	55,00 ct/l	0,08 ct/l	21%
Österreich	39,70 ct/l	14,55 ct/l	20%
Polen	39,65 ct/l	0,00 ct/l	23%

Quelle: European Commission, Weekly Oil Bulletin

Hinweis: Weitere regulierungsbedingte Kosten, wie zum Beispiel die wichtige europäische Regulierung zur Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im Verkehrssektor, 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.

MYTHOS & REALITÄT

Mythos 3:

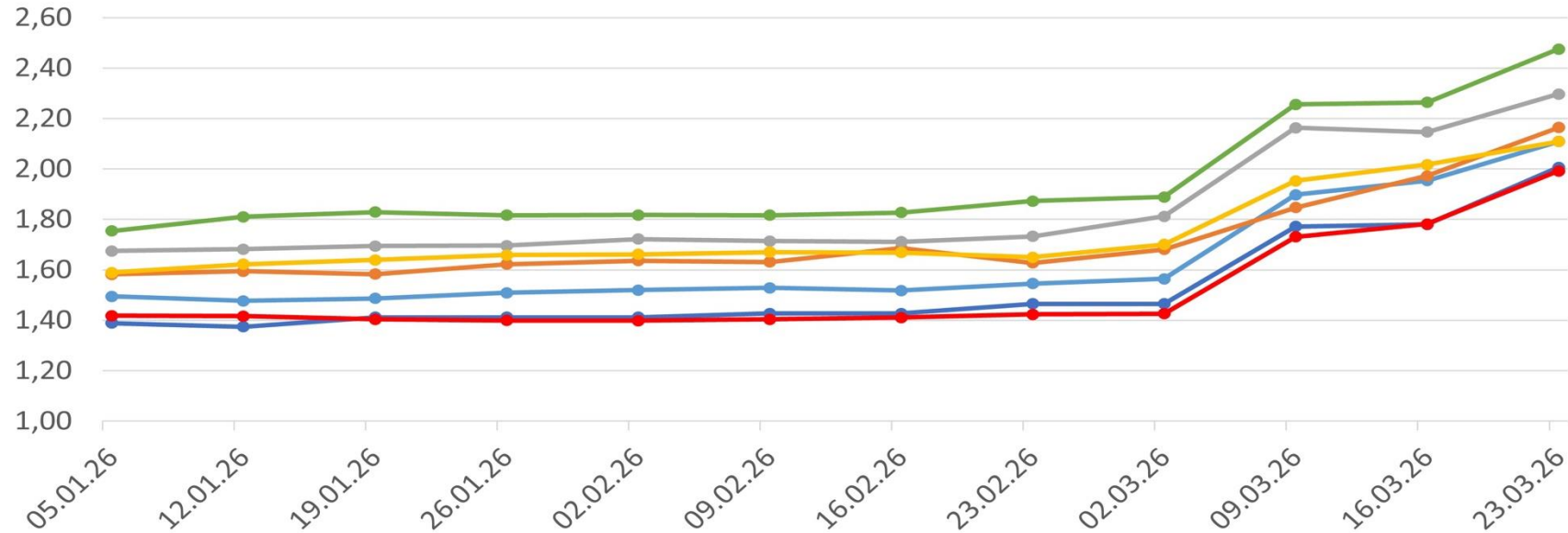
„Der im Vergleich zu anderen EU-Ländern schnellere und stärkere Preisanstieg in Deutschland ist Folge eines nicht funktionierenden Wettbewerbs hierzulande“

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 sind die Möglichkeiten, Produkte zu importieren oder zu exportieren, völlig unterschiedlich ausgeprägt.

DIE VERDOPPLUNG DES EINSTANDSPREISES FÜR DIESEL TREIBT DIE TANKSTELLENPREISE AUCH IN NACHBARLÄNDERN

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



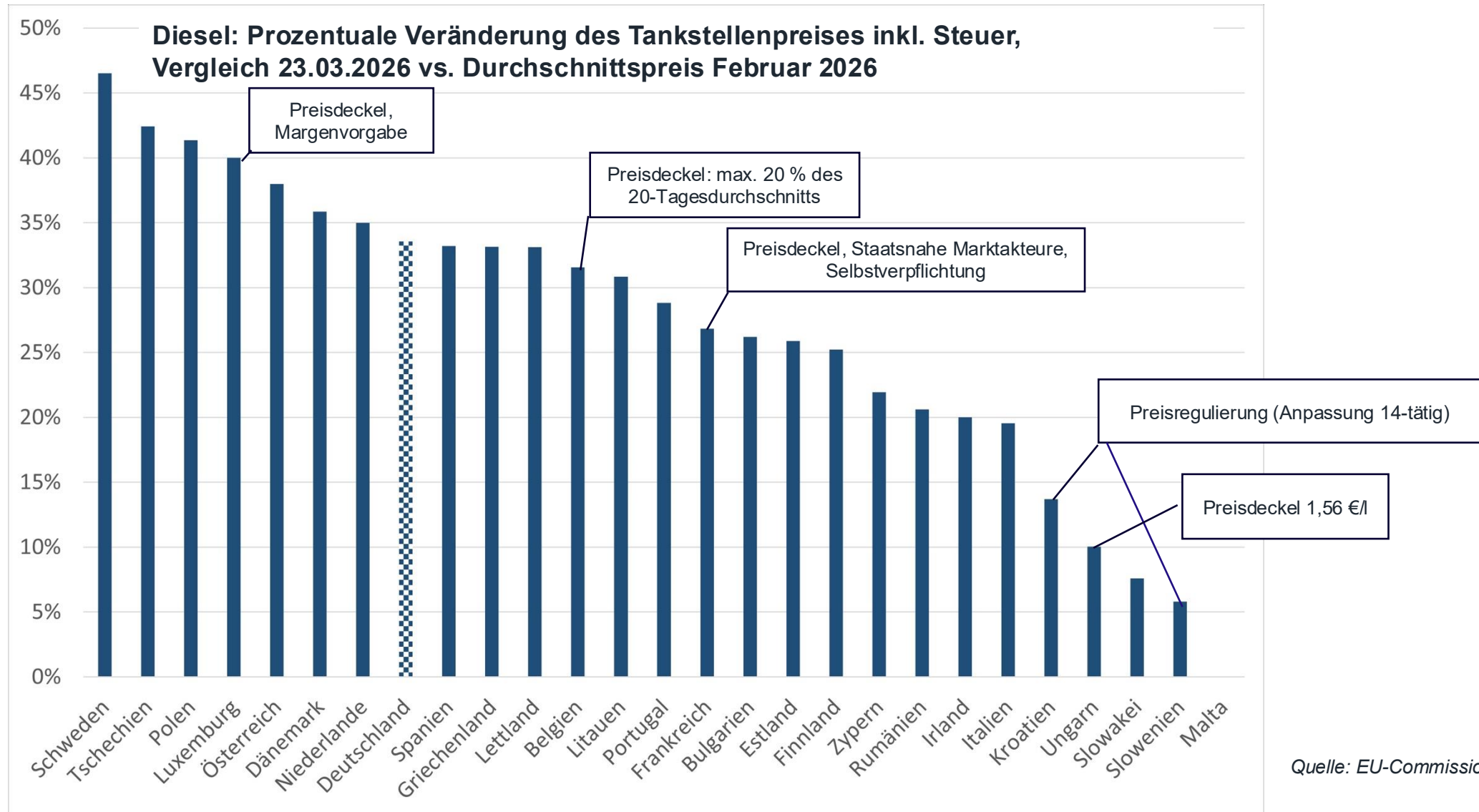
	05.01.26	12.01.26	19.01.26	26.01.26	02.02.26	09.02.26	16.02.26	23.02.26	02.03.26	09.03.26	16.03.26	23.03.26
Österreich	1,50	1,48	1,49	1,51	1,52	1,53	1,52	1,55	1,56	1,90	1,95	2,11
Belgien	1,58	1,59	1,58	1,62	1,64	1,63	1,69	1,63	1,68	1,85	1,97	2,16
Deutschland	1,68	1,68	1,69	1,70	1,72	1,71	1,71	1,73	1,81	2,16	2,15	2,30
Frankreich	1,59	1,62	1,64	1,66	1,66	1,67	1,67	1,65	1,70	1,95	2,02	2,11
Luxemburg	1,39	1,38	1,41	1,41	1,41	1,43	1,43	1,47	1,47	1,77	1,78	2,01
Niederlande	1,75	1,81	1,83	1,82	1,82	1,82	1,83	1,87	1,89	2,26	2,26	2,48
Polen	1,42	1,42	1,40	1,40	1,40	1,40	1,41	1,42	1,43	1,73	1,78	1,99

— Österreich — Belgien — Deutschland — Frankreich — Luxemburg — Niederlande — Polen

- Die Entwicklung der Tankstellenpreise in Deutschland beim Diesel sind vergleichbar zu anderen Ländern.
- Nationale Marktgegebenheiten (Preisdeckel, politischer Einfluss etc.) können zu unterschiedlicher Preisdynamik führen.
- Die Preiserhöhungen erfolgen daher in manchen Ländern mit einer zeitlichen Verzögerung.

Quelle: EU-Commission, Weekly Oil Bulletin

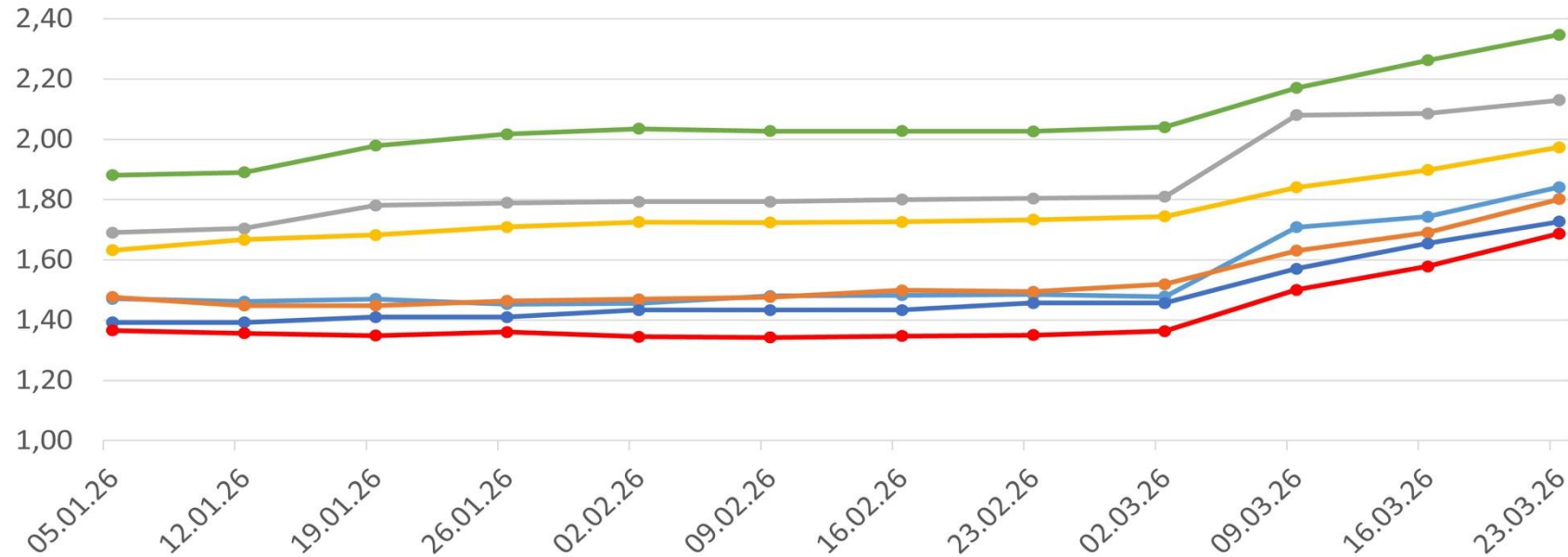
DIESEL: PROZENTUALER ANSTIEG DES TANKSTELLENPREISES IN VIELEN LÄNDERN HÖHER ALS IN DEUTSCHLAND



Quelle: EU-Commission, Weekly Oil Bulletin

ÜBER 50% ANSTIEG DES EINSTANDSPREISES FÜR BENZIN TREIBT DIE TANKSTELLENPREISE AUCH IN NACHBARLÄNDERN

OK Preisentwicklung in €/l inkl. Steuern



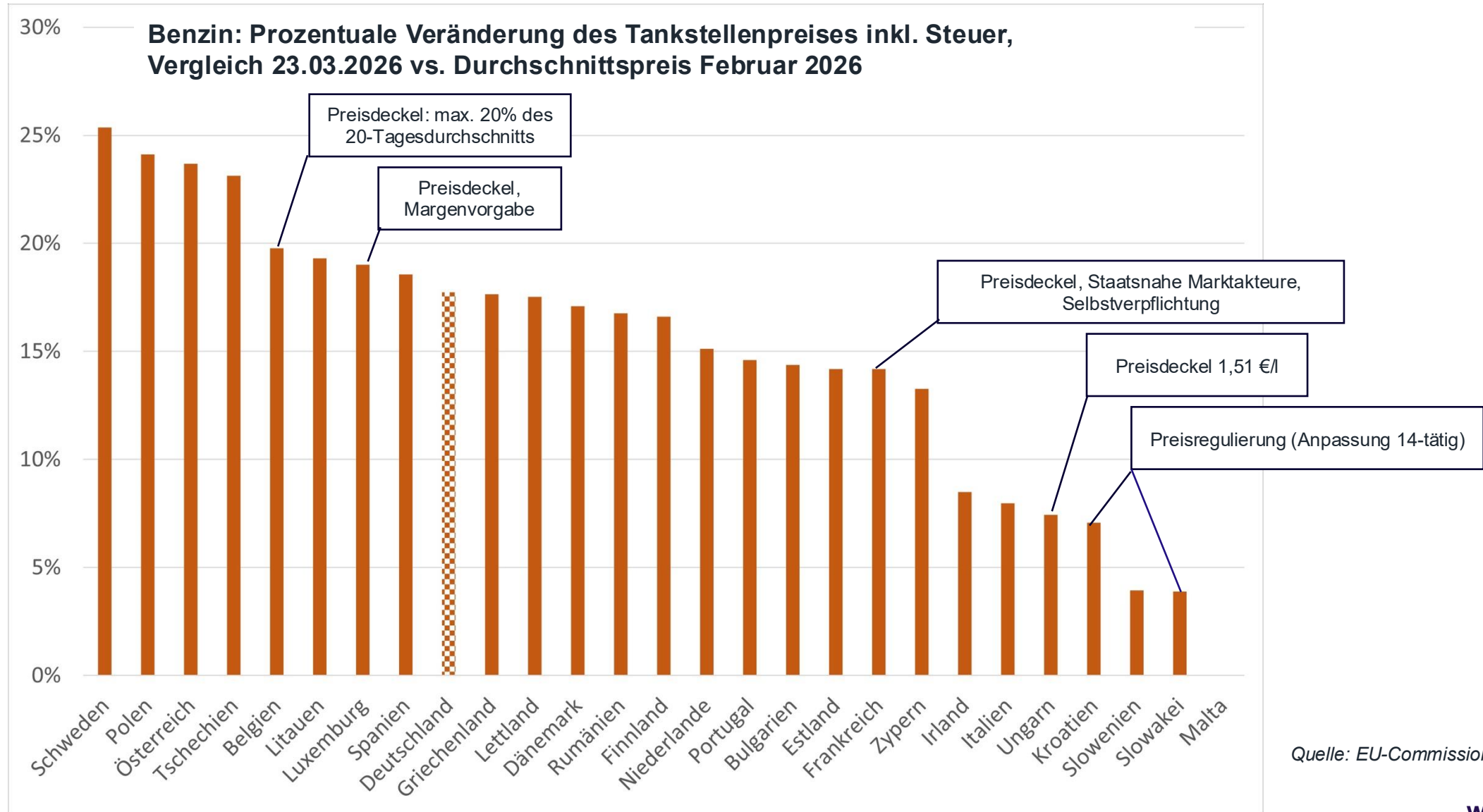
	05.01.26	12.01.26	19.01.26	26.01.26	02.02.26	09.02.26	16.02.26	23.02.26	02.03.26	09.03.26	16.03.26	23.03.26
Österreich	1,47	1,46	1,47	1,45	1,46	1,48	1,48	1,49	1,48	1,71	1,74	1,84
Belgien	1,48	1,45	1,45	1,46	1,47	1,48	1,50	1,49	1,52	1,63	1,69	1,80
Deutschland	1,69	1,70	1,78	1,79	1,79	1,79	1,80	1,80	1,81	2,08	2,09	2,13
Frankreich	1,63	1,67	1,68	1,71	1,72	1,72	1,73	1,73	1,74	1,84	1,90	1,97
Luxemburg	1,39	1,39	1,41	1,41	1,43	1,43	1,43	1,46	1,46	1,57	1,65	1,73
Niederlande	1,88	1,89	1,98	2,02	2,03	2,03	2,03	2,03	2,04	2,17	2,26	2,35
Polen	1,37	1,36	1,35	1,36	1,34	1,34	1,35	1,35	1,36	1,50	1,58	1,69

— Österreich — Belgien — Deutschland — Frankreich — Luxemburg — Niederlande — Polen

- In Deutschland und Österreich stiegen die Tankstellenpreise unmittelbar nach Beginn der Krise besonders stark, im weiteren Verlauf hingegen liegen die Preissteigerungen der anderen Länder deutlich höher.
- Dies deutet auf den Einfluss nationaler Marktgegebenheiten auf die Tankstellenpreise hin (Preisdeckel, politischer Einfluss etc.).
- Die Preiserhöhungen erfolgen daher in manchen Ländern mit einer zeitlichen Verzögerung.

Quelle: EU-Commission, Weekly Oil Bulletin

BENZIN: ANSTIEG DES TANKSTELLENPREISES DURCH PREISREGULIERUNG IN VIELEN LÄNDERN VERZÖGERT



Quelle: EU-Commission, Weekly Oil Bulletin

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)

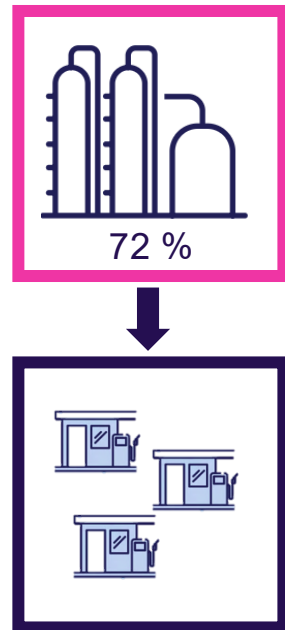
- Darüber hinaus reduzieren international tätige, vertikal integrierte Mineralölunternehmen auch ihre Raffineriekapazitäten in Deutschland.

Daraus folgt:

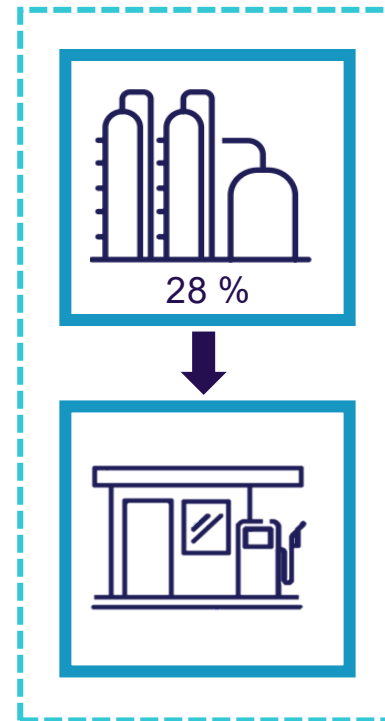
- Mehr als 70 % der Raffineriekapazitäten werden von Unternehmen ohne eigenes Tankstellennetz in Deutschland betrieben.
- Rund 65 % der Tankstellen gehören zu Unternehmensgruppen, die keine Raffinerien in Deutschland betreiben.

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, en2x



Wirtschaftsverband Fuels
und Energie e.V.

BESUCHEN SIE UNS IM WEB UND AUF SOCIAL MEDIA



www.en2x.de



www.molekülwende-inside.de



www.zukunftsheizten.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.