Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V.

ARBEITSGEMEINSCHAFT ENERGIEBILANZEN

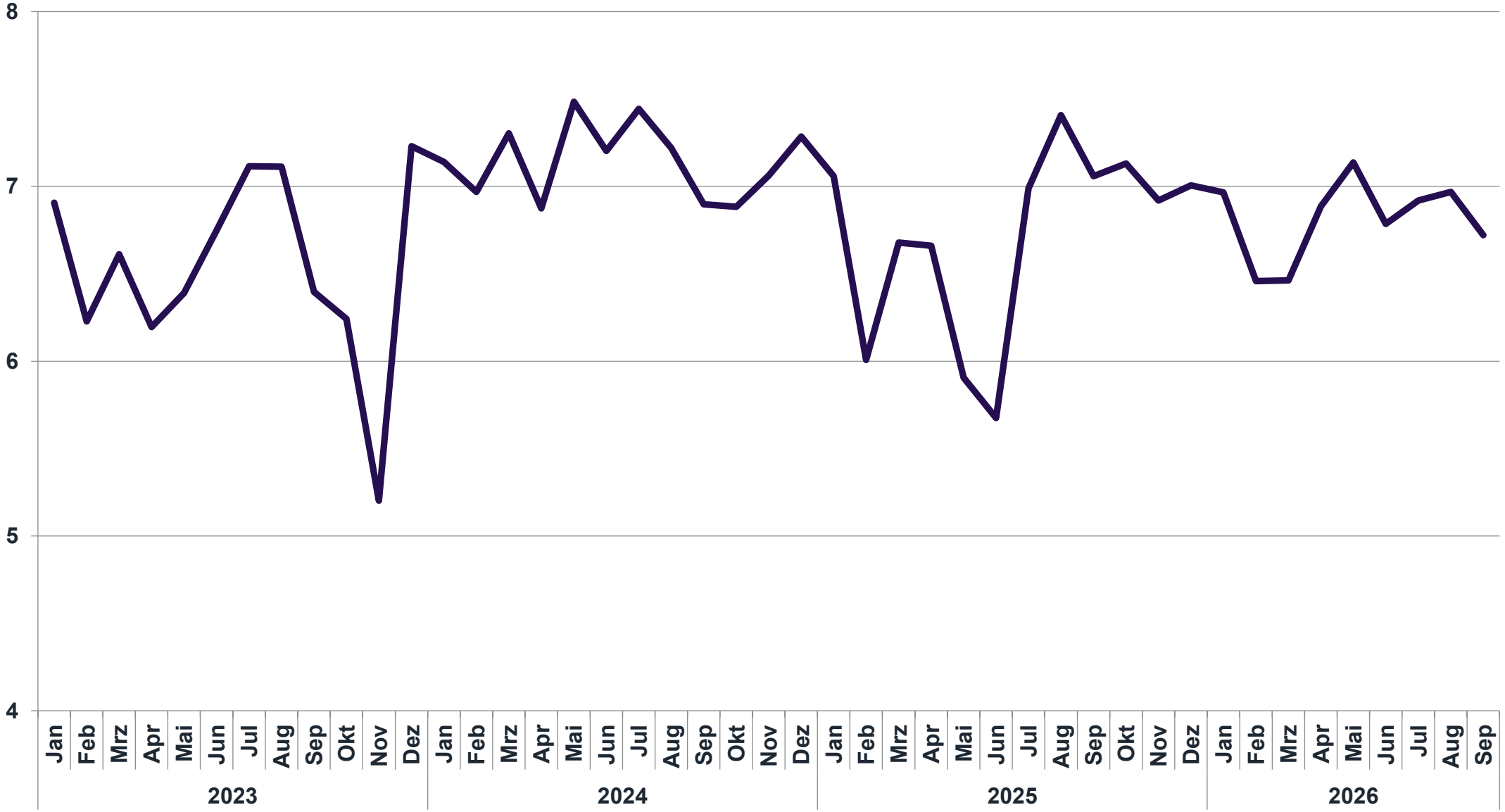
Matthias Bittkau

DATENLAGE

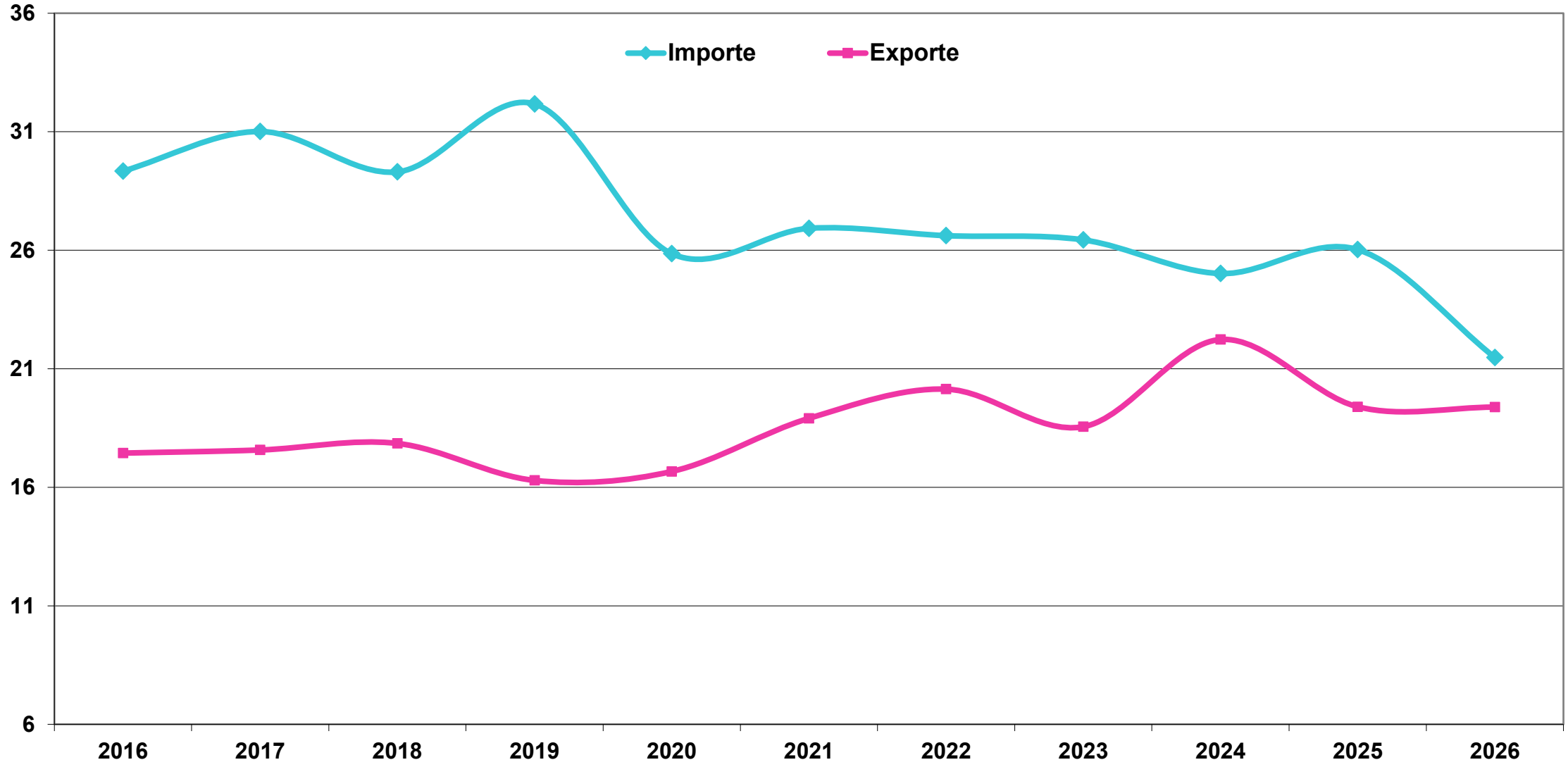
- Umstellung BAFA-Datensystem per April 2024
- Technische Probleme bei der Umstellung
- AMS 2024 noch vorläufig
- 2025 neue Kategorisierung
- Letzte AMS 2026: Juli

- Daten August 2026 – September 2026 basieren auf Erhebungen bei en2x-Mitgliedern und Schätzungen
- 2026 größte angebotsseitige Störung des globalen Ölmarkts seit den 70er Jahren

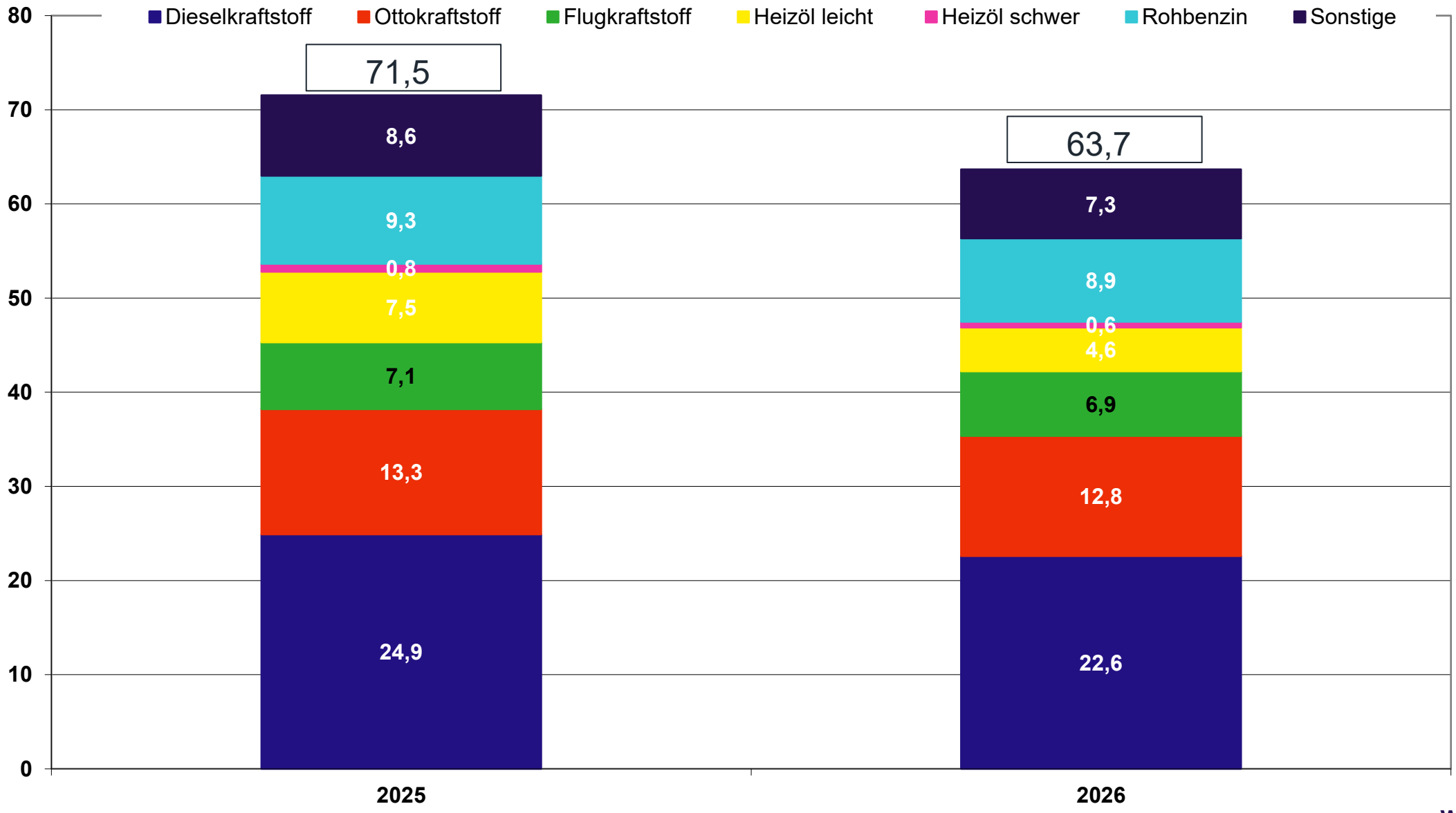
ROHÖLVERARBEITUNG DER DEUTSCHEN RAFFINERIEN [Mio. t]



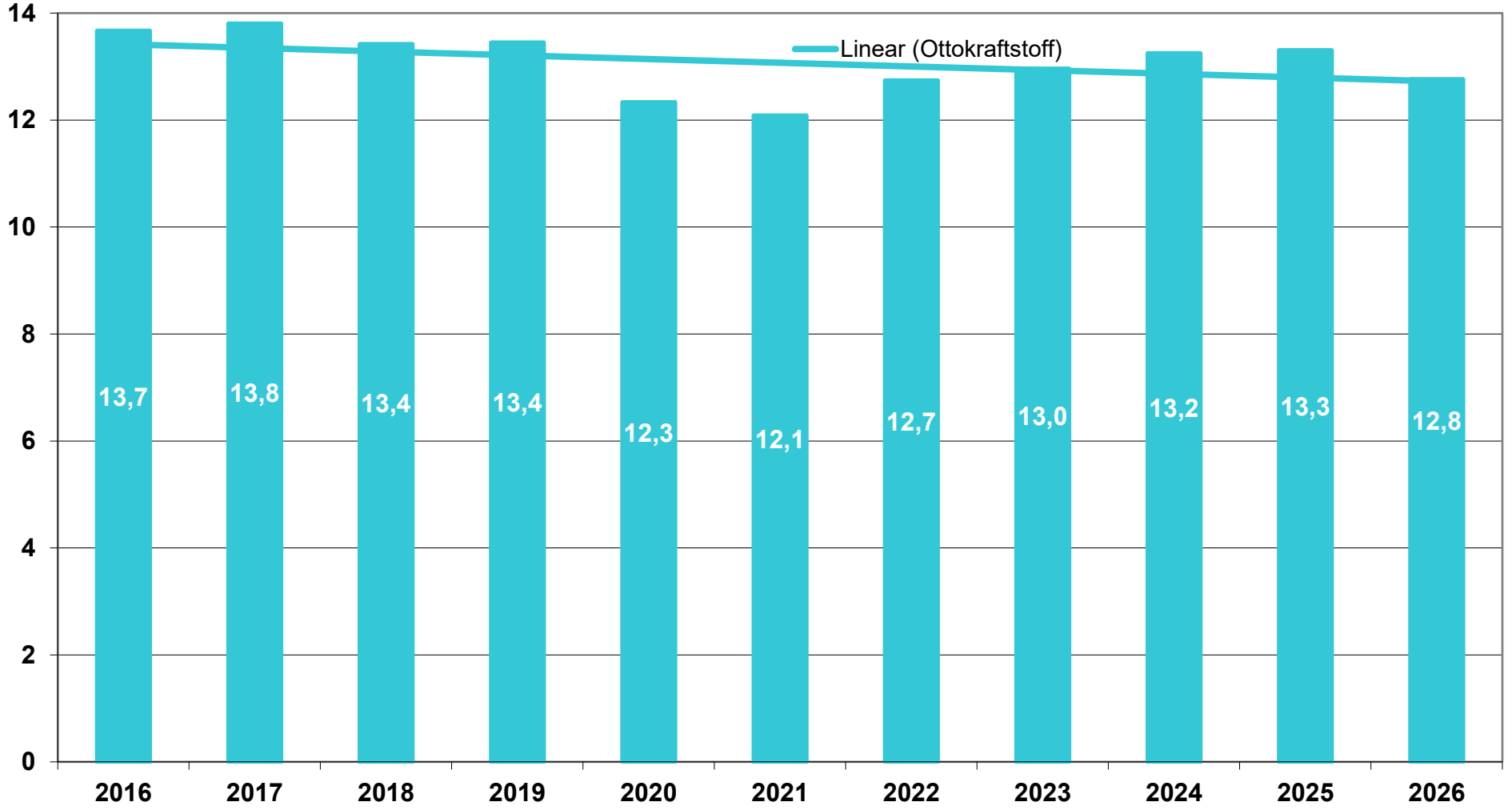
AUßENHANDEL DEUTSCHLANDS [Mio. t]



ABSATZ ÖLPRODUKTE DEUTSCHLAND 1. – 3. QUARTAL [Mio. t]



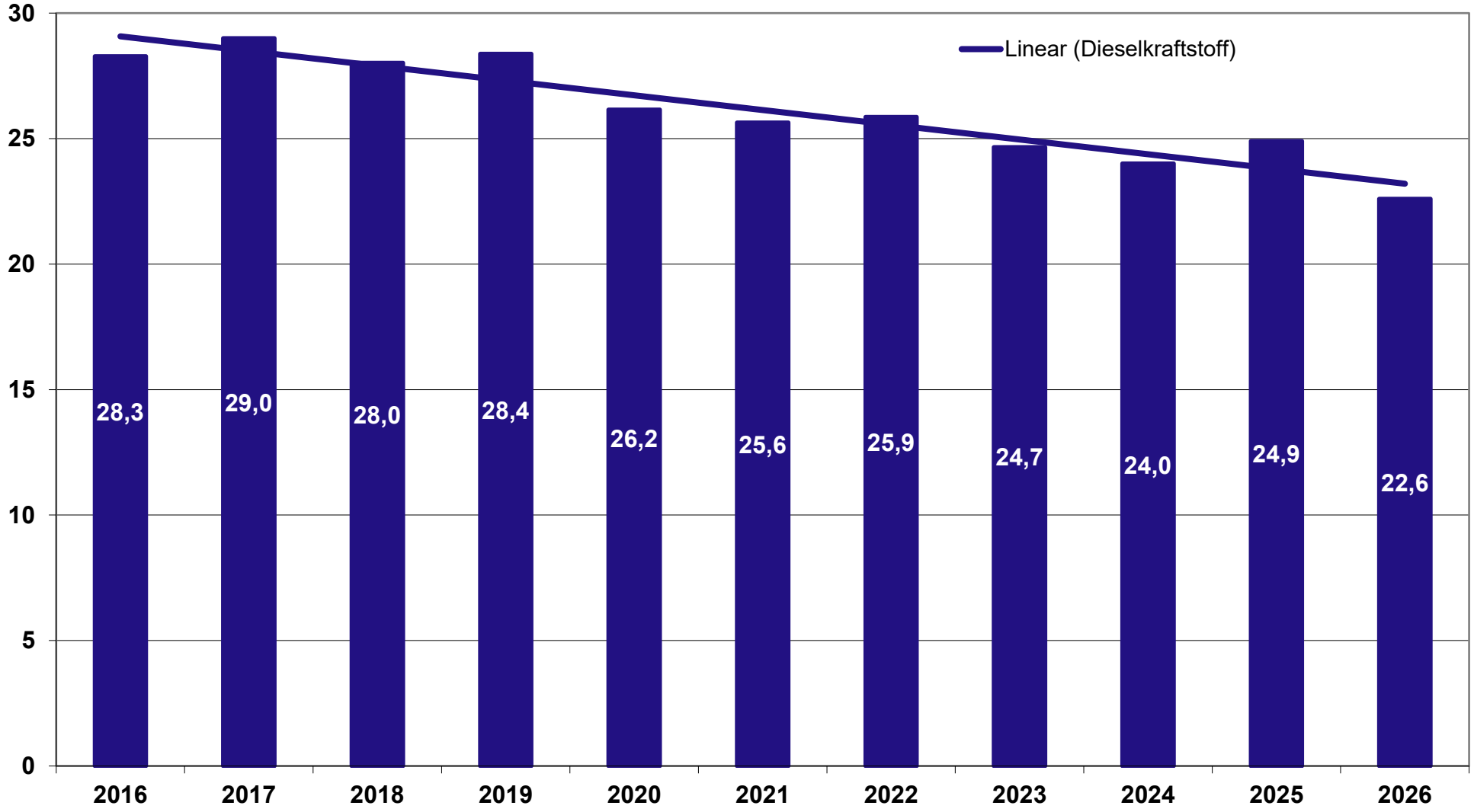
INLANDSABSATZ OTTOKRAFTSTOFF 1. – 3. QUARTAL [Mio. t]



OK

- 2025: 13,3 Mio. t
- 2026: 12,8 Mio. t
  - ➡ - 4 %

INLANDSABSATZ DIESELKRAFTSTOFF 1. – 3. QUARTAL [Mio. t]



DK

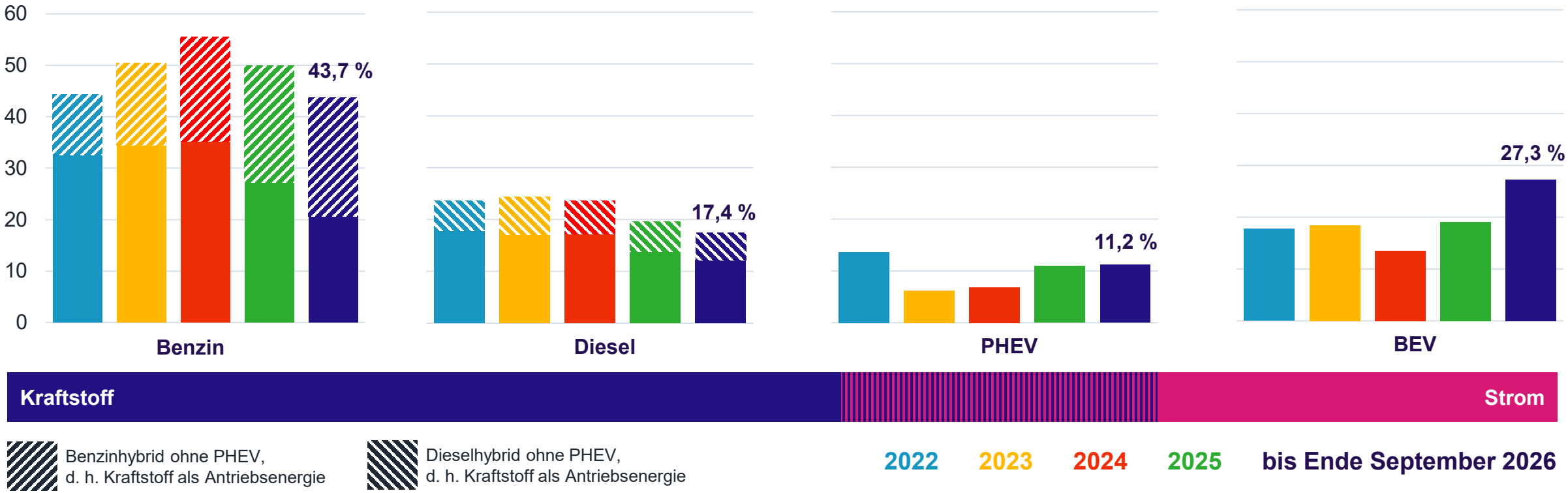
- 2025: 24,9 Mio. t
- 2026: 22,6 Mio. t

➡ - 9,3 %

MARKTENTWICKLUNG BIS ENDE SEPTEMBER 2026: ELEKTROANTRIEBE LEGEN DEUTLICH ZU

73 PROZENT DER PKW-NEUZULASSUNGEN WEITERHIN MIT VERBRENNUNGSMOTOR

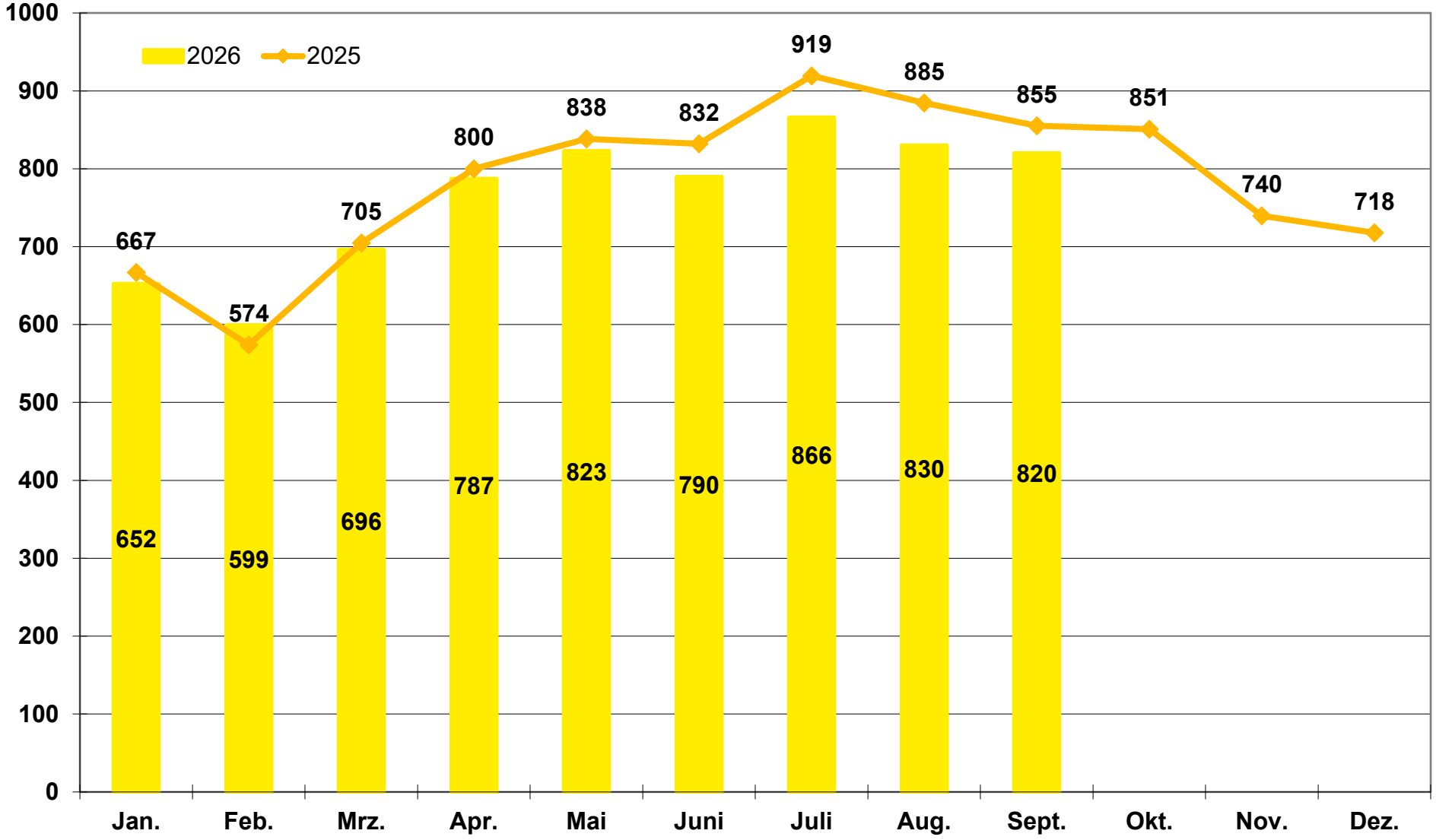
Pkw-Neuzulassungen, Anteile in %



Abkürzungen: Battery Electric Vehicle (BEV), Plug-in Hybrid Electric Vehicle (PHEV)

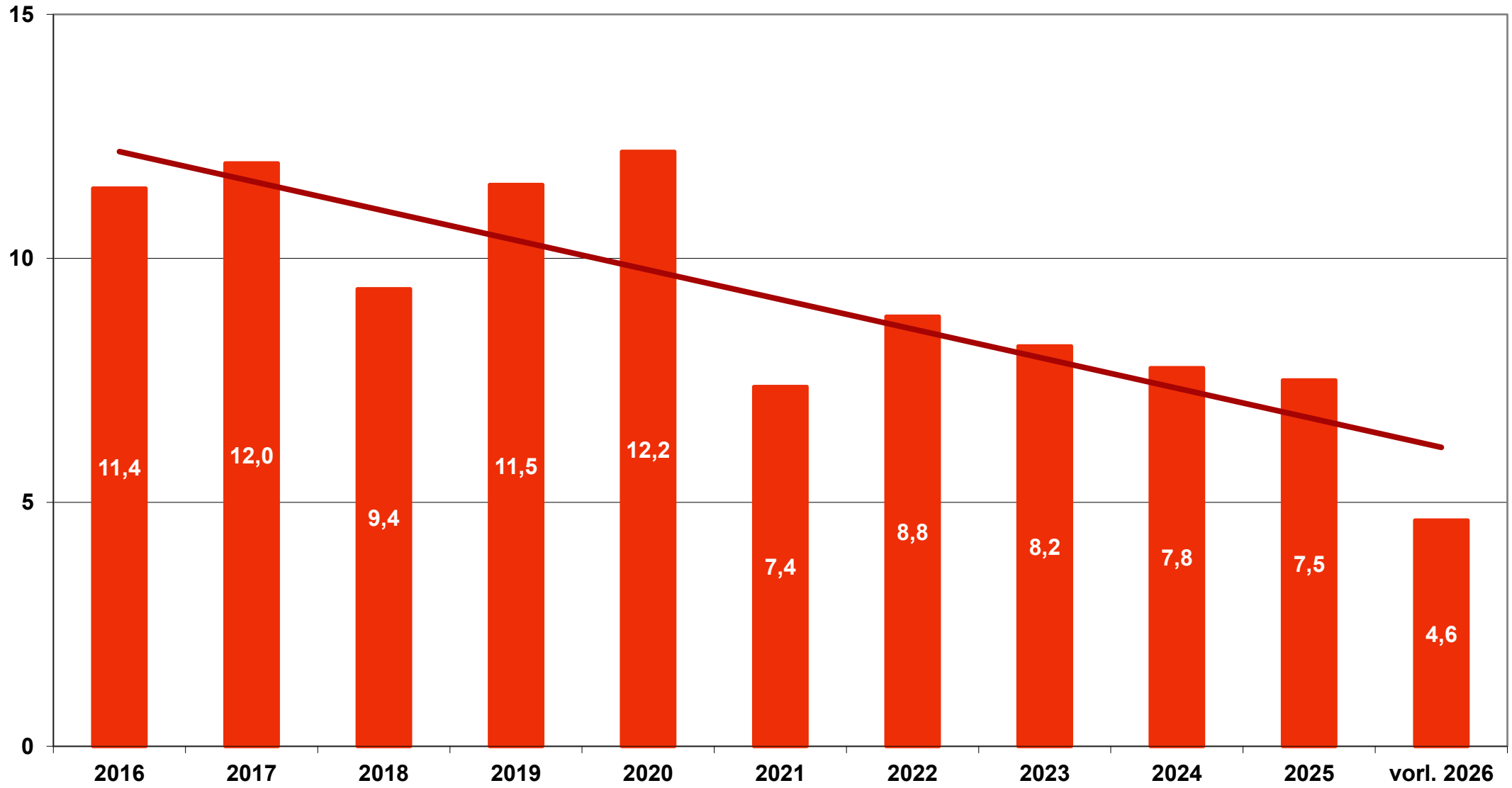
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA); Grafik (Nr. 431): en2x

INLANDSABSATZ FLUGTURBINENKRAFTSTOFF [Tsd. t]

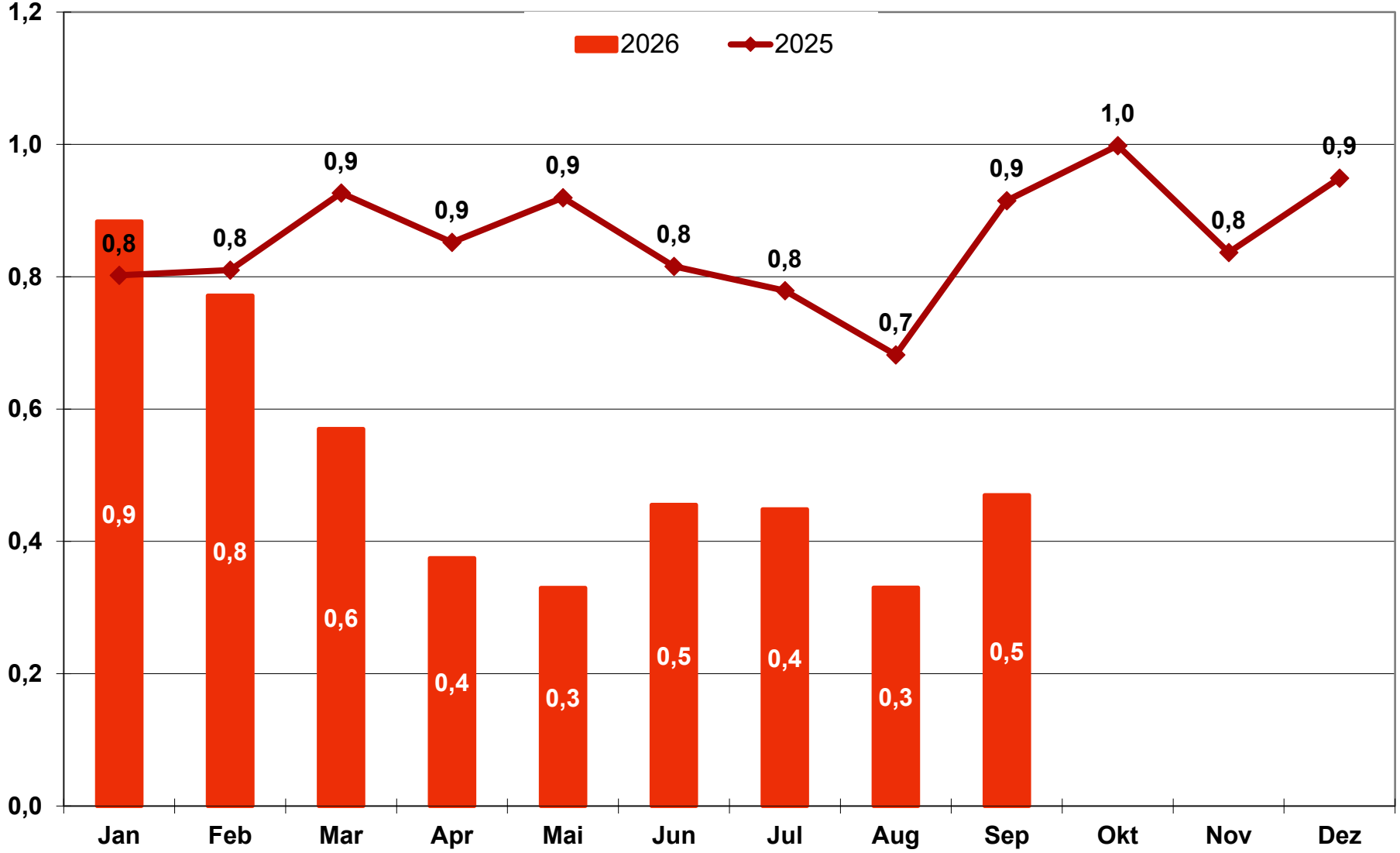


- JET A1
  - 2025: 7,1 Mio. t
  - 2026: 6,9 Mio. t
  - ➡ - 3,0 %

INLANDSABSATZ LEICHTES HEIZÖL [Mio. t]



INLANDSABSATZ LEICHTES HEIZÖL MONATLICH [Mio. t]



- HEL
  - 2025: 7,5 Mio. t
  - 2026: 4,6 Mio. t
  - ➡ - 38,2 %

Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V.

AUSWIRKUNGEN DER IRAN-KRISE AUF DEN KRAFTSTOFFMARKT

Mythen im Realitätscheck

29.10.2026

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 Viertel 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.
- Die Situation verschärft sich durch die Zerstörung und/oder Beschädigung von großen **Raffinerieanlagen in Russland.**

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: „Die Preise an deutschen Tankstellen sind stärker gestiegen als in anderen EU-Ländern. Das zeigt, dass der Wettbewerb nicht funktioniert.“

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

MYTHOS & REALITÄT

Mythos 1:

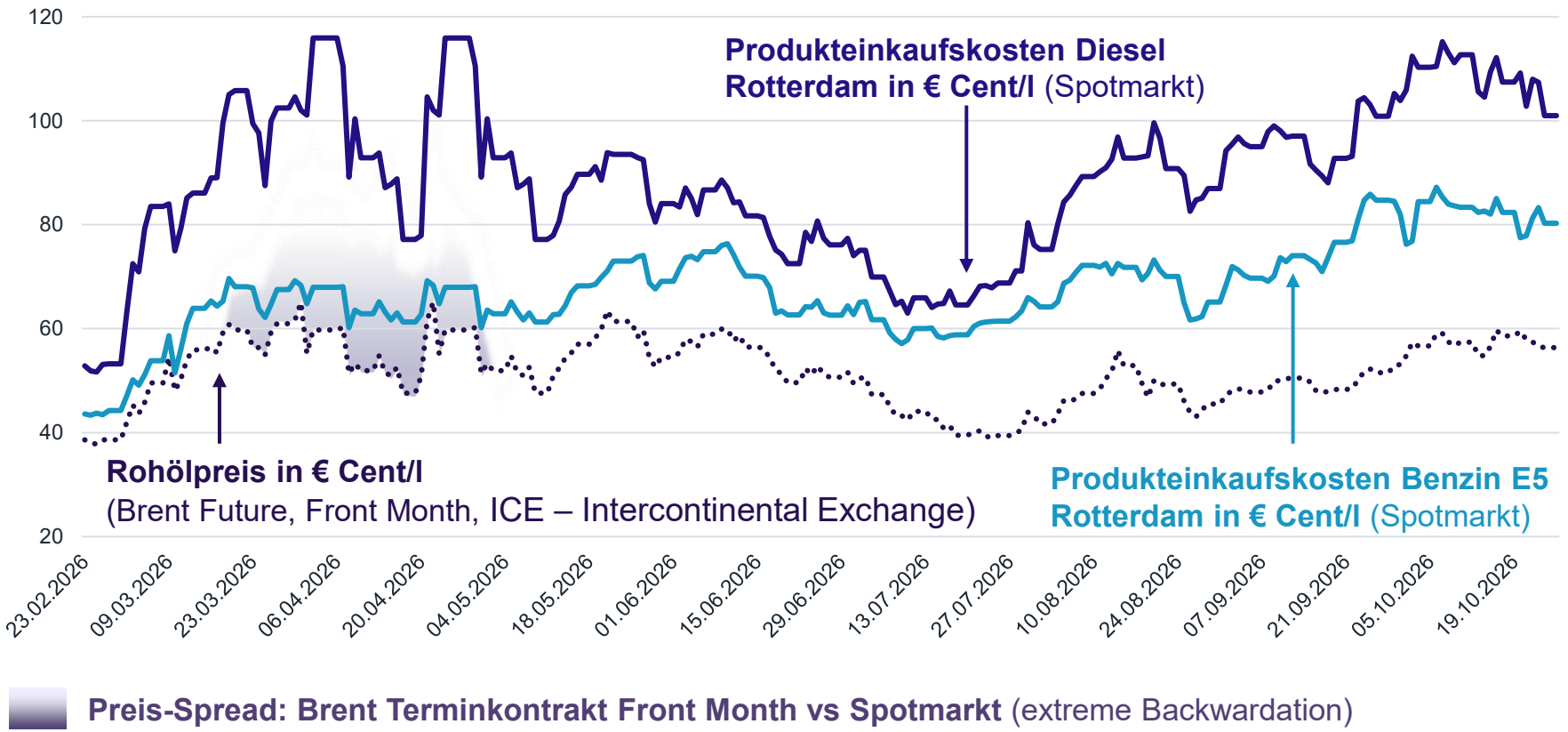
„Die Entwicklung der Preise für Benzin und Diesel müsste dem Rohölpreis folgen“

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 (Stand: 26.10.2026)



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.
- Nachdem die Straße von Hormus kurzzeitig befahrbar war, verschärft sich die Situation am aktuellen Rand wieder, u.a. durch die eingeschränkte Passage Bab al-Mandab, sehr niedrige Lagerbestände, sowie die Zerstörung/Beschädigung von **Raffinerieanlagen in Russland.**

MYTHOS & REALITÄT

Mythos 2:

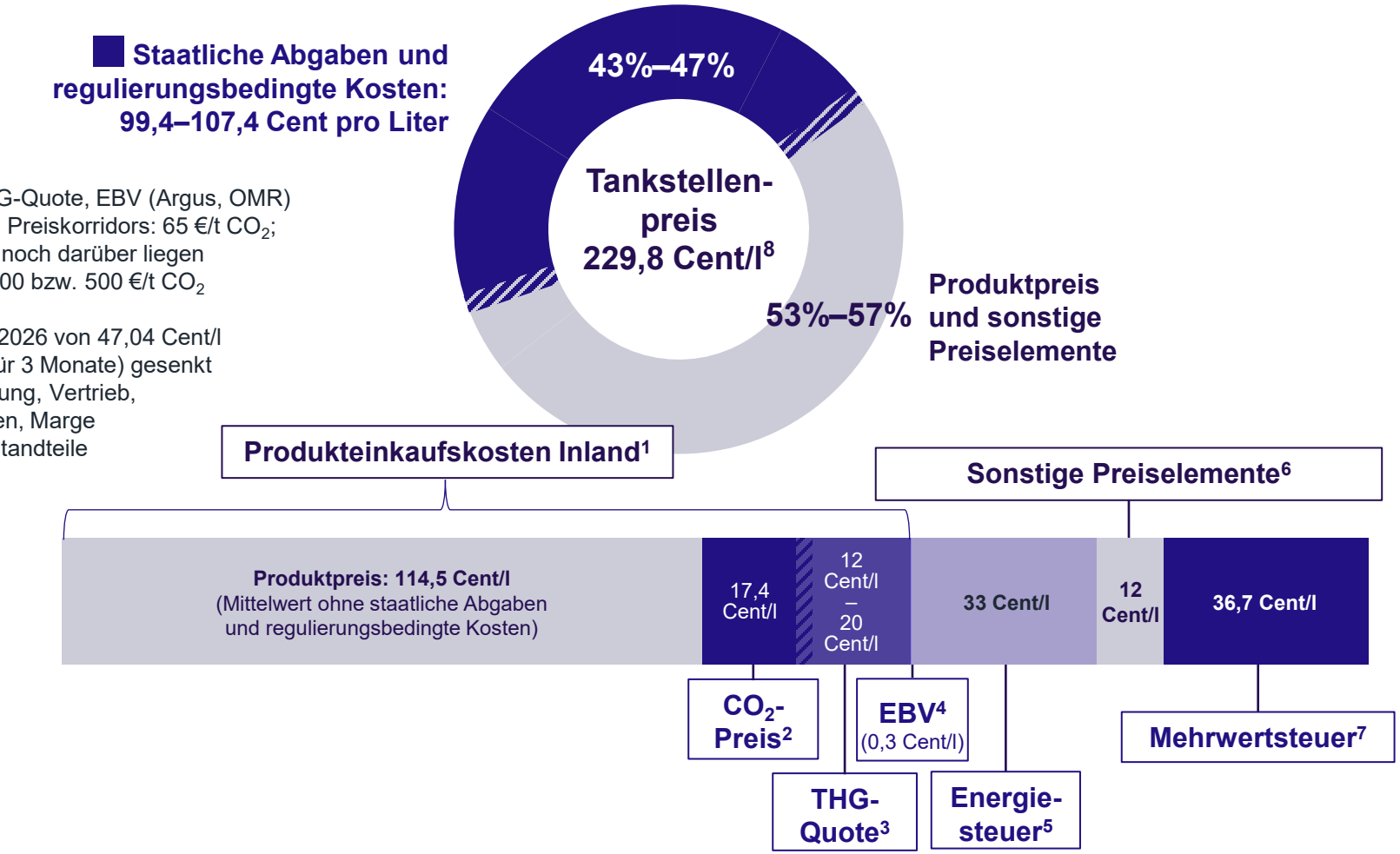
„Die Ölindustrie ist schuld am hohen Spritpreis, besonders in Deutschland.“

Realität:

- Staatliche Abgaben und Kosten dominieren mit rund 50% die Kraftstoffpreise in Deutschland auch unter Berücksichtigung der temporären 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: RUND DIE HÄLFTE DES TANKSTELLENPREISES SIND STEUERN UND REGULIERUNGSBEDINGTE KOSTEN

Zusammensetzung Tankstellenpreise in Deutschland, Beispiel: Diesel (26.10.2026)

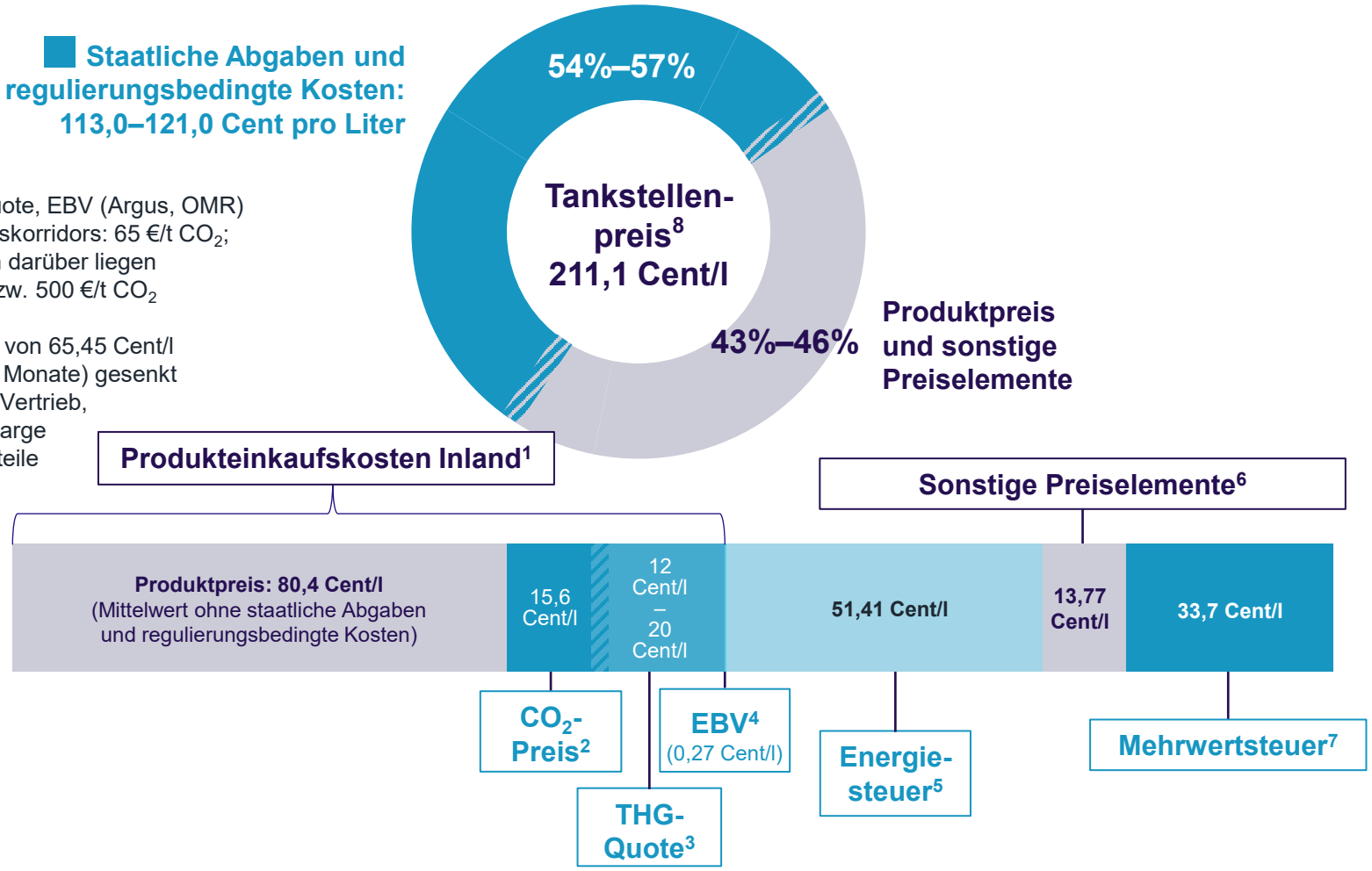


[1] Notierung Inland inkl. BEHG, THG-Quote, EBV (Argus, OMR)
[2] Zertifikatepreis: oberes Ende des Preiskorridors: 65 €/t CO_2; der tatsächliche CO_2-Preis kann noch darüber liegen
[3] Abschätzung für Quotenpreise: 300 bzw. 500 €/t CO_2
[4] https://www.ebv-oil.org
[5] Energiesteuer DE ab 1. Oktober 2026 von 47,04 Cent/l auf 33,0 Cent/l vorübergehend (für 3 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 (26.10.2026)

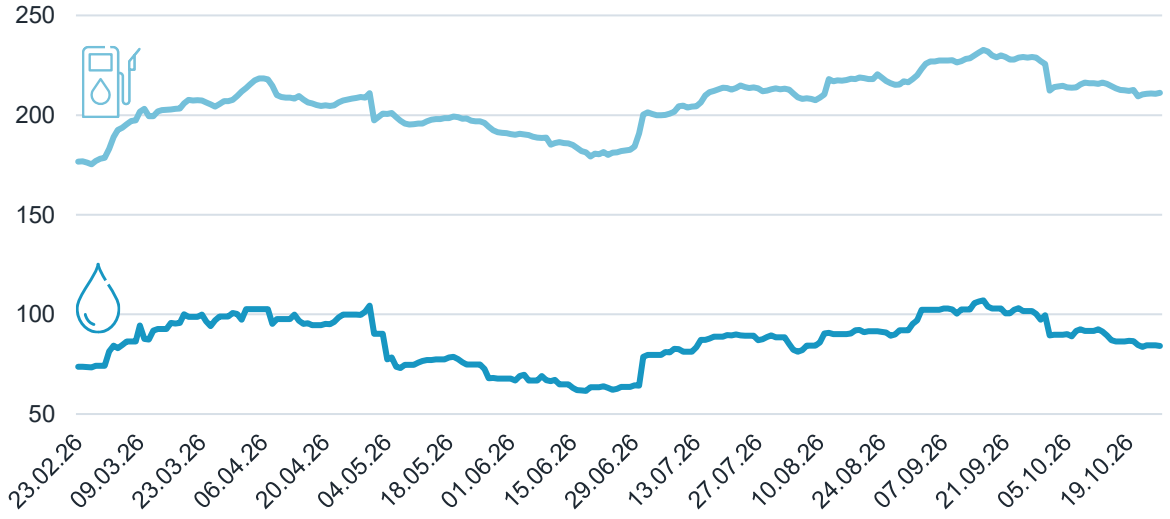


[1] Notierung Inland inkl. BEHG, THG-Quote, EBV (Argus, OMR)
[2] Zertifikatepreis: oberes Ende des Preiskorridors: 65 €/t CO_2; der tatsächliche CO_2 -Preis kann noch darüber liegen
[3] Abschätzung für Quotenpreise: 300 bzw. 500 €/t CO_2
[4] https://www.ebv-oil.org
[5] Energiesteuer DE ab 1. Oktober 2026 von 65,45 Cent/l auf 51,41 Cent/l vorübergehend (für 3 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

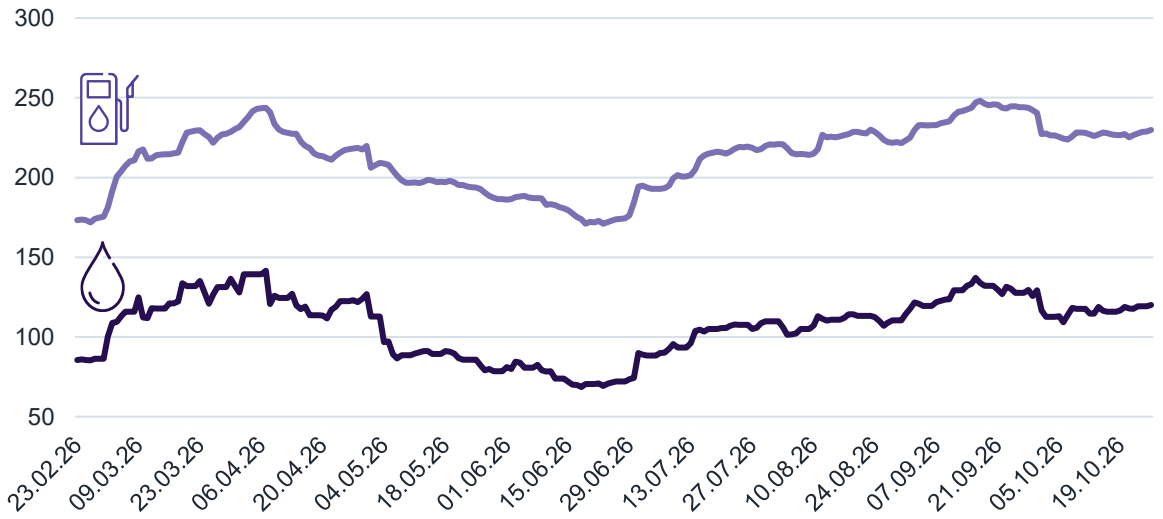
PRODUKTNOTIERUNGEN BEEINFLUSSEN TANKSTELLENPREISE
VERGLEICH PRODUKTEINKAUFSKOSTEN VS TANKSTELLENPREIS

in €-Cent je Liter Ottokraftstoff (Stand: 26.10.2026)



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 (Stand: 26.10.2026)



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. 587): en2x

MYTHOS & REALITÄT

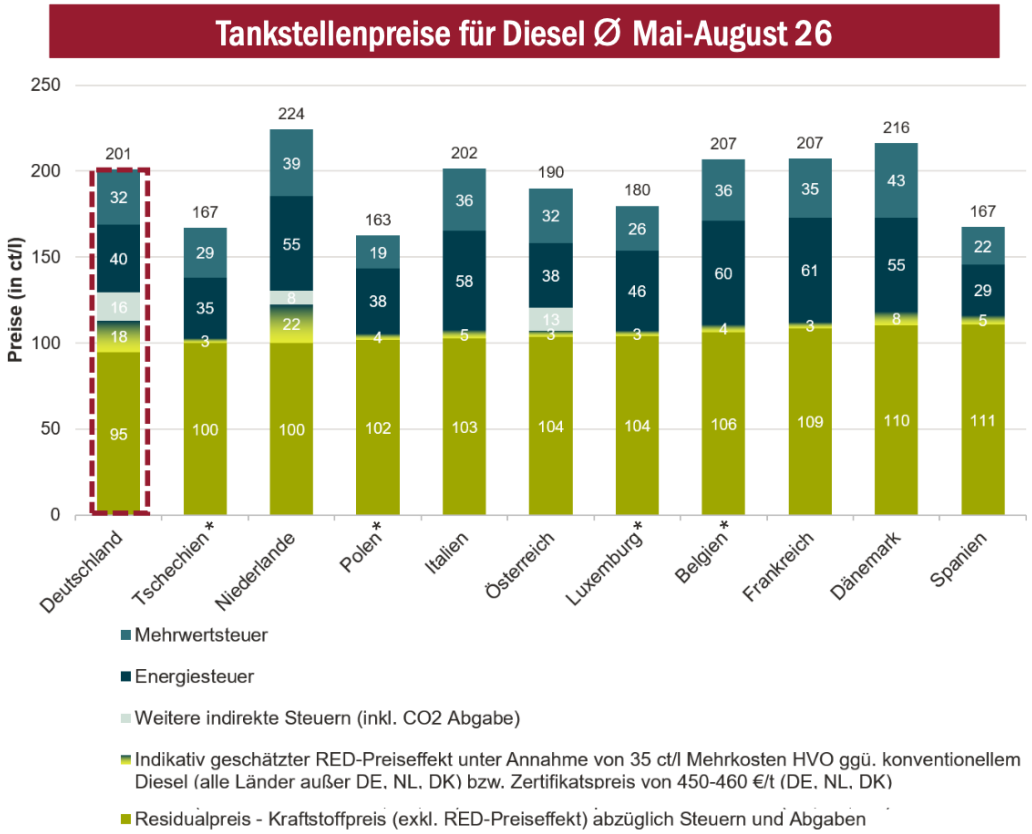
Mythos 3:

„Die Preise an deutschen Tankstellen sind stärker gestiegen als in anderen EU-Ländern. Das zeigt, dass der Wettbewerb nicht funktioniert.“

Realität:

- Steuern und Abgaben erklären einen guten Teil der Preisunterschiede - ohne diese liegen die Tankstellenpreise in Deutschland im Mittelfeld der Länder.
- Zudem führt die Umsetzung der RED-Vorgaben zu zusätzlichen Preisaufschlägen, die in Deutschland vergleichsweise hoch ausfallen.
- Der krisenbedingte Preisanstieg in Deutschland fällt nicht systematisch höher aus als in den Vergleichsländern.
- Im europäischen Vergleich zeigt sich: Regulatorische Markteingriffe führen nicht zu niedrigeren Preisen. Stattdessen hebeln sie den Wettbewerb aus und verzögern die Weitergabe von Marktpreisen.

NUR DURCH BERÜCKSICHTIGUNG ALLER PREISBESTANDTEILE LASSEN SICH DIE PREISNIVEAUS KONSISTENT VERGLEICHEN

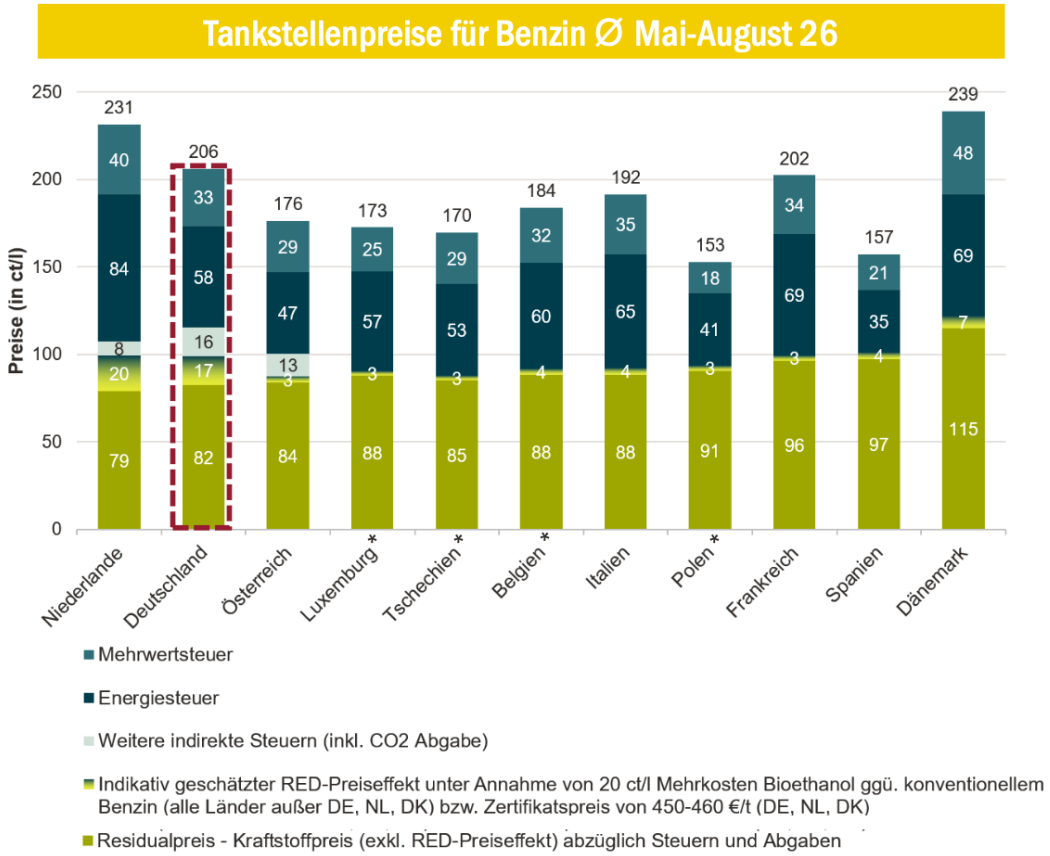


- Steuern und Abgaben dominieren den Tankstellenpreis: In Deutschland entfielen im Durchschnitt der Monate Mai bis August 2026 (d.h. inkl. temporärer Energiesteuersenkung) rund 44 % des Dieselpreises auf Energiesteuer, Mehrwertsteuer und weitere Abgaben inkl. CO_2-Preis.
- Hinzu kommen die regulierungsbedingten Kosten aus der RED-Umsetzung, die in Deutschland zu den ambitioniertesten im Ländervergleich gehört.
- Beim Diesel hat Deutschland ohne Steuern, Abgaben und sonstige regulierungsbedingte Kosten den niedrigsten Netto-Tankstellenpreis (= Residualpreis) im Ländervergleich.
- Fazit: Der krisenbedingte Preisanstieg in Deutschland fällt nicht systematisch höher aus als in den Vergleichsländern. Es finden sich keine Hinweise auf einen strukturellen Vorteil regulatorischer Preiseingriffe.

Hinweis: Wöchentliche Daten, Durchschnittsbetrachtung 04.05.-24.08.26. Die Wochenwerte sind anteilig nach der Anzahl verfügbaren Beobachtungen je Monat gewichtet.
Länder aufsteigend nach Residualpreis sortiert.
Quelle (alle Komponenten außer RED-Preiseffekt): European Commission, Weekly Oil Bulletin.
*Länder mit regulatorischen Eingriffen in die Preisbildung, bis zum 19.7.2026

Quelle: frontier economics

NUR DURCH BERÜCKSICHTIGUNG ALLER PREISBESTANDTEILE LASSEN SICH DIE PREISNIVEAUS KONSISTENT VERGLEICHEN



- Steuern und Abgaben dominieren den Tankstellenpreis: In Deutschland entfielen im Durchschnitt der Monate Mai bis August 2026 (d.h. inkl. temporärer Energiesteuersenkung) rund 52 % des Benzinpreises auf Energiesteuer, Mehrwertsteuer und weitere Abgaben inkl. CO_2-Preis.
- Hinzu kommen die regulierungsbedingten Kosten aus der RED-Umsetzung, die in Deutschland zu den ambitioniertesten im Ländervergleich gehört.
- Beim Benzin hat ohne Steuern, Abgaben und sonstige regulierungsbedingte Kosten nur die Niederlande einen niedrigeren Netto-Tankstellenpreis (= Residualpreis) im Ländervergleich.
- Fazit: Der krisenbedingte Preisanstieg in Deutschland fällt nicht systematisch höher aus als in den Vergleichsländern. Es finden sich keine Hinweise auf einen strukturellen Vorteil regulatorischer Preiseingriffe.

Hinweis: Wöchentliche Daten, Durchschnittsbetrachtung 04.05.-24.08.26. Die Wochenwerte sind anteilig nach der Anzahl verfügbaren Beobachtungen je Monat gewichtet.
Länder aufsteigend nach Residualpreis sortiert.
Quelle (alle Komponenten außer RED-Preiseffekt): European Commission, Weekly Oil Bulletin.
*Länder mit regulatorischen Eingriffen in die Preisbildung, bis zum 19.7.2026

Quelle: frontier economics

MYTHOS & REALITÄT

Mythos 4:

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

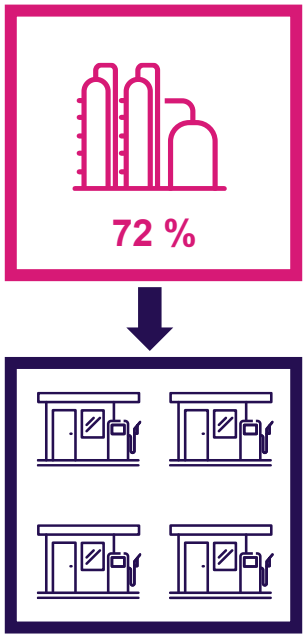
Realität:

- „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.

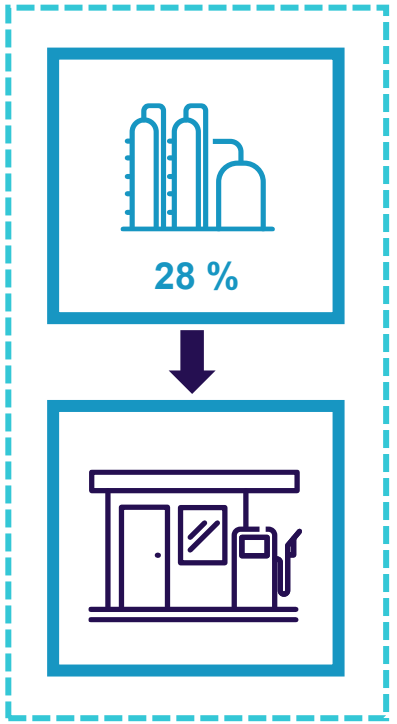
MEHR ALS 70 % DER RAFFINERIEKAPAZITÄTEN WERDEN VON UNTERNEHMEN OHNE EIGENES TANKSTELLENNETZ BETRIEBEN

Stand: 31.08.2026

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 %)

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