Herrn Staatssekretär Dr. Thomas Steffen
Herrn Staatssekretär Frank Wetzel
Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Berlin, den 21.10.26

Betreff: Gespräch am 19.10.2026 zum Spritpreisdeckel

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Dr. Steffen,
Sehr geehrter Herr Staatssekretär Wetzel,

vielen Dank für die Möglichkeit, am 19. Oktober die Herausforderungen einer Kraftstoffpreisregulierung aus Branchensicht zu erläutern. Gerne nehmen wir wie von Ihnen angeregt die Gelegenheit wahr, die wichtigsten Aspekte aus Sicht der Branchenverbände und ihrer Mitgliedsunternehmen zu einem möglichen Spritpreisdeckel nochmals schriftlich darzulegen.

Die Bundesregierung hat am 18. September angekündigt, mit der Mineralölwirtschaft über die Einführung eines temporären, krisenbedingten Spritpreisdeckels nach dem Vorbild Luxemburgs oder Belgiens zu sprechen. Dabei müsse der Gewährleistung der Versorgungssicherheit besondere Priorität zukommen.

Im Auftaktgespräch am 19.10.2026 haben Sie die Branchenverbände bft, en2x, MEW inklusive afm+e und UNITI gebeten, sich zu möglichen Ausgestaltungsoptionen für einen Spritpreisdeckel zu äußern. Dabei wurde seitens des BMWE auch ein freiwilliger Preisdeckel als Option genannt.

Vorausschicken möchten wir, dass die gemeinsame Entwicklung oder Abstimmung eines freiwilligen Preisdeckels durch Verbände und miteinander im Wettbewerb stehende Unternehmen unmittelbar den zentralen Wettbewerbsparameter Preis betreffen. Eine solche Abstimmung könnte möglicherweise mit Blick auf § 1 GWB und Art. 101 Abs. 1 AEUV als unzulässige Preisabsprache betrachtet werden. Entsprechend ist es schon aus Gründen der rechtlichen Vorsicht den beteiligten Verbänden nicht möglich, eine solche Abstimmung zu koordinieren oder sich daran zu beteiligen.

Dennoch ist es uns ein Anliegen, den begonnenen konstruktiven Dialog fortzusetzen und unsere Marktkenntnis und Erfahrungen in die weitere Diskussion einzubringen. Im Folgenden nehmen wir daher zu den vom BMWE skizzierten Handlungsoptionen Stellung und zeigen insbesondere deren mögliche Auswirkungen auf Versorgungssicherheit und Wettbewerb sowie auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit gerade auch mittelständischer Versorgungsstrukturen auf.

1. Unklare Zielsetzung und fehlende sachliche Begründung

Aus Sicht der Verbände ist bislang offen, welches konkrete Problem mit einem Preisdeckel in Deutschland gelöst werden soll. Solange Zielsetzung und konkretes Regelungsproblem nicht klar definiert sind, lässt sich weder die Eignung noch die Erforderlichkeit eines solchen Eingriffs sachgerecht beurteilen.

Die verfügbaren Daten sprechen jedenfalls gegen ein strukturell überhöhtes marktbedingtes Preisniveau in Deutschland. Eine aktuelle Untersuchung von Frontier Economics zeigt, dass die Preisunterschiede zwischen Deutschland und anderen europäischen Vergleichsländern auf Steuern, Abgaben einschließlich der CO_2-Bepreisung sowie weitere regulatorisch bedingte Kosten zurückzuführen sind.

Bereinigt um diese Faktoren liegen die deutschen Kraftstoffpreise im europäischen Vergleich auf einem niedrigen Niveau.

Zudem sollten die langfristigen Auswirkungen auf den Raffineriestandort Deutschland berücksichtigt werden. Raffinerien müssen wirtschaftlich stärkere Marktphasen nutzen, um Investitionen, Wartungsstillstände und die Transformation der Anlagen zu finanzieren. Eine isolierte Begrenzung der Erlöse in solchen Phasen würde die Investitions- und Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland langfristig beeinträchtigen.

Vor diesem Hintergrund bleibt aus unserer Sicht offen, welchen zusätzlichen Beitrag ein Preisdeckel leisten und welches konkrete Marktproblem er adressieren soll. Geht es vorrangig um eine kurzfristige Entlastung der Verbraucherinnen und Verbraucher, sollten insbesondere die staatlich bedingten Preisbestandteile in den Blick genommen werden.

2. Mögliche Auswirkungen eines Preisdeckels

Trotz einer nie dagewesenen globalen Energiekrise und zusätzlich erschwerter Logistik gelingt es bislang, die Versorgung in allen Regionen Deutschlands aufrechtzuerhalten. Marktpreise erfüllen dabei eine zentrale Lenkungsfunktion: Sie schaffen auch bei Knappheit und steigenden Beschaffungs- und Transportkosten Anreize, Kraftstoffe für den deutschen Markt bereitzustellen und in alle Regionen zu liefern.

Ein zu niedrig angesetzter staatlicher Preisdeckel kann diese Lenkungsfunktion beeinträchtigen und birgt die Gefahr, dass bestimmte Standorte nicht mehr versorgt werden. Werden steigende Beschaffungs-, Produktions- oder Logistikkosten nicht ausreichend berücksichtigt, kann die Lieferung in einzelne Standorte unwirtschaftlich werden oder es können Anreize entstehen, verfügbare Mengen in anderen Märkten abzusetzen. Ein zu hoch angesetzter Preisdeckel führt – wie in Belgien und Luxemburg – zu höheren Preisen als in Deutschland, wenn man die Regulierungskosten und Steuern berücksichtigt.

Auf dieses Risiko hat auch das Bundeskartellamt hingewiesen und das grundlegende Dilemma eines Preisdeckels zutreffend erkannt: Ein zu niedriger Deckel kann Produktion und Versorgung gefährden; ein zu hoher Deckel kann selbst zum Orientierungspunkt werden und damit den Preiswettbewerb beeinträchtigen. Genau auf diese Konsequenzen haben vor allem die mittelständischen Verbände im Gespräch am 19. Oktober hingewiesen.

Wie sich dieses grundlegende Risiko bei den verschiedenen Optionen eines Preisdeckels konkret auswirken kann, wird im Folgenden näher betrachtet.

2.1. Risiken eines regionalen Preisdeckels auf Raffinerie- und Großhandelsebene

Die deutschen Raffinerien sind für die heimische Versorgung von zentraler Bedeutung. In den vergangenen Monaten haben sie zusammen mit den Großhandelsunternehmen entscheidend dazu beigetragen, die Auswirkungen der aktuellen globalen Knappheit insbesondere an Mitteldestillaten wie Diesel, Heizöl und Kerosin zuverlässig abzufedern. Zugleich ist das deutsche Versorgungssystem durch Importe und Exporte eng in den internationalen Produkthandel eingebunden.

Ein Preisdeckel auf nationaler Ebene würde zunächst die durch die globale Angebots- und Nachfragesituation bestimmten Preise für Rohöl, Mineralölprodukte und auch die Kosten der Logistik nicht verändern. Eine Preisbegrenzung für Benzin und Diesel auf dieser Ebene würde jedoch die Versorgung durch drei Effekte mit hoher Wahrscheinlichkeit beeinträchtigen:

- Es würden die Anreize geschwächt, Rohöl in deutschen Raffinerien zu verarbeiten und zusätzliche Kraftstoffmengen nach Deutschland zu lenken, da auf anderen Märkten höhere Erlöse erzielt werden könnten. Gerade in Knappheitssituationen leisten kurzfristig verfügbare Spotmarktmengen und zusätzliche Importe einen wichtigen Beitrag zur Versorgungssicherheit. Werden die hierfür anfallenden Mehrkosten nicht abgebildet, steigt das Risiko von Lieferengpässen gerade dann, wenn eine stabile Versorgung besonders wichtig ist.

- Es würde attraktiver, Kraftstoffe aus den betroffenen Raffinerien zu exportieren, statt diese Mengen im regulierten preisbegrenzten deutschen Markt abzusetzen.

- Neben der Versorgung durch Raffineriestandorte spielen Kraftstoffimporte eine wichtige Rolle bei der Versorgung von Tankstellen. Wenn das Kraftstoffpreisniveau durch einen Deckel bei den Raffinerien regional abgesenkt wird, wären Produktimporte, deren Preise von den internationalen Produktmärkten bestimmt werden, nicht mehr wettbewerbsfähig. Das schwächt den Wettbewerb und gefährdet die Anbietervielfalt sowie die Beschaffungsalternativen mittelständischer Mineralölhändler und Tankstellen, die ggf. kurz- bis mittelfristig zur Geschäftsaufgabe gezwungen wären.

Zugleich führen Preisdeckel oder bereits die Diskussion über weitere Markteingriffe dazu, dass die ohnehin geringe Investitionsbereitschaft am Standort Deutschland weiter geschwächt wird. Da Investitionsentscheidungen im internationalen Standortvergleich getroffen werden, kann dies perspektivisch den Fortbestand von Raffineriekapazitäten beeinträchtigen. Ein Rückgang heimischer Raffineriekapazitäten würde den Wettbewerb schwächen und die Abhängigkeit Deutschlands von Produktimporten erhöhen.

2.2. Folgenabschätzung zu einem regionalen Preisdeckel für Tankstellen

Der deutsche Kraftstoffmarkt weist erhebliche regionale Unterschiede bei Beschaffung und Logistik auf. Kraftstoffe gelangen über Raffinerien, Importterminals, Pipelines, Schiene, Straße und Wasserwege in die jeweiligen Regionen. Insbesondere in Knappheitssituationen können dadurch erhebliche zusätzliche Transport- und Beschaffungskosten entstehen. Das aktuelle Rhein-Niedrigwasser hat deutlich gezeigt, wie kurzfristig sich solche Rahmenbedingungen verändern können. Ein Preisdeckel müsste diese Kostenunterschiede weiterhin abbilden können, damit die Belieferung auch logistisch anspruchsvoller Regionen wirtschaftlich bliebe.

Ein regional differenzierter Preisdeckel würde deshalb ein hochkomplexes und datenintensives System einer dynamischen Preisfestsetzung erfordern. Preisregionen müssten auf Basis bisher unbekannter Kriterien sachgerecht abgegrenzt, regionale Beschaffungs- und Transportkosten fortlaufend ermittelt und kurzfristige Sondersituationen laufend berücksichtigt werden. Bereits die vergleichsweise einfache 12-Uhr-Regelung hat trotz bestehender Infrastruktur der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe erhebliche Umsetzungs- und Vollzugsschwierigkeiten verursacht. Vor diesem Hintergrund erscheinen Entwicklung, Implementierung und Überwachung eines deutlich komplexeren Systems kaum realistisch und wären mit erheblichem administrativem Aufwand sowie beträchtlichen Abgrenzungs-, Vollzugs- und Rechtsrisiken verbunden.

Zudem würde ein regional differenzierter Preisdeckel erhebliche Risiken für Wettbewerb und Marktstrukturen mit sich bringen. Unterschiedliche Höchstpreise könnten zu Wettbewerbsverzerrungen und Tanktourismus innerhalb Deutschlands führen und Tankstellen auf der jeweils ungünstigeren Seite einer Preiszonengrenze erheblich belasten. Wie im Rahmen des Gesprächs am 19. Oktober von den mittelständischen Unternehmen ausgeführt, drohen insbesondere Stationen in Grenzlagen zwischen Preiszonen wirtschaftliche Nachteile bis hin zur Aufgabe des Standorts.

2.3. Folgenabschätzung zu einem bundeseinheitlichen Preisdeckel für Tankstellen

Ein bundeseinheitlicher Preisdeckel wäre administrativ einfacher, müsste jedoch die regionalen Unterschiede bei Beschaffungs- und Logistikkosten dahingehend berücksichtigen, dass auch die Versorgung der Regionen mit dem höchsten Versorgungsaufwand jederzeit gewährleistet bliebe. Das bedeutet, der Deckel müsste jederzeit ausreichend hoch angesetzt sein. Damit wäre seine Entlastungswirkung zwangsläufig begrenzt bzw. gegenüber dem Zustand ohne Preisobergrenze schlicht nicht vorhanden. Zugleich besteht, wie das Bundeskartellamt warnt, die Gefahr, dass ein zu hoher Höchstpreis selbst zum Orientierungspunkt für die Marktteilnehmer wird und den aktuell intensiven Preiswettbewerb beeinträchtigt.

3. Erfahrungen aus anderen Ländern (Beispiele)

Die Erfahrungen aus Belgien und Luxemburg zeigen, dass Preisdeckel komplexe und dauerhaft administrierte Systeme voraussetzen und selbst dann an Grenzen stoßen können. Luxemburg verfügt über einen sehr kleinen Markt ohne eigene Raffinerie und eine Tankstellenanzahl, die in etwa derjenigen einer größeren deutschen Stadt entspricht. Sein System passt den staatlichen Höchstpreis regelmäßig anhand einer festen Formel an. Auch Belgien verfügt über einen Höchstpreismechanismus, der mehrfach im Jahr angepasst und aktualisiert werden muss. Dennoch geriet das System bei den starken Kostensteigerungen im März 2026 unter Druck. Für den wesentlich größeren deutschen Markt mit eigener Raffinerieproduktion sowie regional unterschiedlichen Beschaffungs-, Kosten- und Logistikstrukturen lassen sich diese Modelle daher gar nicht übertragen.

Das Beispiel Ungarn zeigt die Risiken eines zu niedrig angesetzten Preisdeckels: Sinkende Importanreize führten zu Versorgungsengpässen und erheblichen Störungen der Marktversorgung mit leeren Tankstellen, langen Schlangen und Panikkäufen, sodass die Maßnahme im Dezember 2022 wieder aufgehoben werden musste. Das verdeutlicht, dass Versorgungsprobleme durch Preisdeckel kein theoretisches, sondern ein bereits praktisch eingetretenes Risiko sind.

Auch freiwillige Preisbegrenzungen können den Wettbewerb massiv verzerren. Das zeigt das jüngste Beispiel aus Frankreich: Dort führte die freiwillige Preisbegrenzung eines großen, vertikal integrierten Anbieters zu Beschwerden unabhängiger Tankstellen, die extreme Wettbewerbsnachteile geltend machen. Das Beispiel verdeutlicht das strukturelle Risiko: Abhängig von Größe, Beschaffungsstruktur, Geschäftsmodell und Finanzkraft können Unternehmen einen begrenzten Verkaufspreis sehr unterschiedlich tragen. Ein Preisdeckel kann deshalb gerade unabhängige und mittelständische Tankstellen zusätzlich unter Wettbewerbsdruck setzen.

4. Fazit

Wie bereits im Gespräch am 19. Oktober dargestellt, zeigen die Erfahrungen aus anderen Ländern, dass Preisdeckel gerade in Knappheitssituationen zu Versorgungsproblemen und wirtschaftlichen Belastungen einzelner Marktteilnehmer führen oder Wettbewerbsverzerrungen verstärken.

In der Gesamtschau sehen wir kein Modell für einen Preisdeckel, das für den deutschen Kraftstoffmarkt geeignet erscheint. Ein regional differenziertes Modell wäre hochkomplex, bürokratisch und mit erheblichen Wettbewerbsverzerrungen verbunden. Ein bundeseinheitlicher Deckel müsste zur Sicherung der Versorgung so hoch angesetzt werden, dass seine Entlastungswirkung fraglich wäre; zugleich bestünde das vom Bundeskartellamt beschriebene Risiko einer Orientierungswirkung.

Deutschland steht bei der Beschaffung der für die Versorgung erforderlichen Mengen im internationalen Wettbewerb. Ein nationaler Preisdeckel kann weder die bestehende Knappheit noch die international bestimmten Beschaffungs- und Produktionskosten beseitigen. Werden in Deutschland jedoch

niedrigere Erlöse als auf anderen Märkten vorgegeben, können Fehlanreize zulasten der Produktion und der Versorgung des deutschen Marktes entstehen. Vor diesem Hintergrund können wir die Einführung eines Preisdeckels auch im Interesse des Erhalts mittelständischer Anbieter und eines vielfältigen Wettbewerbs nicht empfehlen.

Die gleichen Überlegungen gelten im Übrigen – neben den eingangs genannten erheblichen kartellrechtlichen Bedenken – für „freiwillige“ Begrenzungen. Das zeigen die Erfahrungen aus anderen europäischen Ländern wie Frankreich.

Anstelle marktverzerrender Preisdeckel sollten vorrangig ordnungspolitische Instrumente geprüft werden, die Verbraucher entlasten, ohne in Preisbildungs- und Versorgungsmechanismen einzugreifen. Dazu gehört insbesondere eine Modernisierung des Energiesteuerrechts. Die derzeitige Systematik berücksichtigt die höheren Herstellungskosten erneuerbarer Kraftstoffe nur unzureichend. Eine steuerliche Begünstigung solcher Kraftstoffe könnte die Kostenbelastung für Verbraucher und Wirtschaft reduzieren, Investitions- und Versorgungsanreize erhalten und zugleich die Dekarbonisierung des Verkehrssektors unterstützen.

Gerne stehen wir Ihnen für weitere Fragen zur Verfügung. Die Auswertung der Erfahrungen anderer Länder und die daraus abzuleitenden „Lessons Learned“ werden derzeit gesondert aufbereitet und dem BMWE in einem ergänzenden Papier zur Verfügung gestellt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Thomas Johannsen
Daniel Kaddik
Prof. Christian Küchen
Elmar Kühn
Dr. Hans Wenck