



Dieselpreisexplosion – BGL-Maßnahmenplan zur Sicherung der Lieferketten

1. Dieselpreisexplosion gefährdet Existenz vieler mittelständischer Transportunternehmen, Bestand der Lieferketten und Versorgungssicherheit

- Seit Beginn der Eskalation im Nahen Osten ist der Dieselpreis in Deutschland von einem Preisniveau von etwa 1,75 €/l um rund 28 % auf zum Teil 2,24 €/l gestiegen.
- Diese Preisexplosion trifft die Transportbranche in besonderer Härte, da sich Kraftstoffkosten auf rund ein Drittel der Gesamtkosten belaufen: Erhöht sich der Dieselpreis um 10 %, steigen die Gesamtkosten um 3 %. Die aktuelle Erhöhung des Dieselpreises um bis zu 28 % bedeutet also einen Gesamtkostenanstieg von rd. 9 %! Durch die geringe Gewinnmarge im Güterkraftverkehrsgewerbe (0,1% bis 3 %) besteht akuter Handlungsbedarf!
- Der sprunghafte Kostenanstieg innerhalb weniger Tage ist für mittelständische Transportunternehmen nicht tragbar! Die Preissteigerungen können in dieser Geschwindigkeit kaum weitergegeben werden. Durch die hohen Einkaufspreise ist die Liquidität der Unternehmen gefährdet und damit zugleich die Funktionsfähigkeit der Lieferketten, die zu 85 % vom Straßentransport abhängen.

2. Dieselfloater wirken zeitverzögert

- Viele Transportunternehmen nutzen Dieselfloater. Das sind Preisgleitklauseln, die mit den Auftraggebern aus der verladenden Wirtschaft vereinbart werden, um Dieselpreisschwankungen am Markt abzufedern.
- Problem: Floater wirken zeitverzögert im Nachhinein und sind abhängig davon, in welchen Intervallen Preisveränderungen überprüft werden. Üblicherweise werden die Frachten bei sich verändernden Dieselpreisen monatlich angepasst. Seit Ausbruch des Ukraine-Krieges stellt die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe wöchentliche Daten zur Verfügung. Für tägliche Floater fehlt eine amtliche Datengrundlage. Aufgrund der Zeitverzögerung verbleibt ein Teil der Kosten daher immer bei den Unternehmern, was erhebliche Liquiditätsprobleme verursachen kann
- Viele kleinere Unternehmen können überhaupt keine Floater durchsetzen. Die aktuelle Preisexplosion schlägt dort unmittelbar durch und führt zu erheblichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten bis hin zur Insolvenz.

3. EU-Vergleich: Deutschland verzeichnet den stärksten Anstieg

- Auffälligerweise ist der Preisanstieg in Deutschland im europäischen Vergleich besonders hoch:

Hausanschrift

Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main

Kontakt

Telefon: +49 69 2572048 0
E-Mail: bgl@bgl-ev.de
Website: www.bgl-ev.de

Vorstand

Prof. Dr. habil. Dirk Engelhardt
Vorstandssprecher

- Datenvergleich im Zeitraum 27.02.– 04.03.2026: Belgien +13,8 %; Niederlande +12,6 %; Österreich +14,6 %; Spanien +10 %; Italien +8,4 %; Frankreich +7,2 %; Luxemburg +1,4 %; Deutschland: +17–18 %
 - Preise am 09.03.2026 in Polen (Ślubięc): 1,4942 €/l; Tschechien: 1,354 €/l
- Das bedeutet Preisunterschiede von bis zu 89 Cent pro Liter und damit eine massive Wettbewerbsverzerrung!

4. Extrem hohe staatliche Abgabenlast in Deutschland

- Die sehr hohe staatliche Abgabenlast in Deutschland, allen voran die extrem hohen staatlichen Preisbestandteile beim Diesel, sind eine maßgebliche Ursache für die aktuelle Krise im Transportgewerbe:
- CO₂-Abgabe auf Diesel (BEHG 2026): 55–65 €/t CO₂ → 17,3–20,5 ct/l Diesel
 - Energiesteuer: 47,04 ct/l Diesel
 - Lkw-Maut (Standardfahrzeug, Euro VI, > 18 t): 34,8 ct/km, davon 15,8 ct/km CO₂-Aufschlag
- Fazit: Staatliche Fix-Kostenblöcke belasten die Branche bereits vor jeder Preisbewegung so stark, dass die Transportunternehmen, die sowieso mit extrem niedrigen Margen arbeiten, kaum Spielraum haben. Explodierende Dieselpreise schlagen deshalb in Deutschland besonders heftig durch.

5. Forderungen an die Politik

- **Dieselpreisbremse:** Die mittelständische Transportbranche braucht jetzt sehr schnell eine Dieselpreisbremse, um ihre Liquidität zu sichern und eine Insolvenzwellen mit nachteiligen Folgen für die Lieferketten zu vermeiden. Anknüpfungspunkte hierfür bieten zuvorderst die hohen staatlichen Abgaben.
- **Kurzfristige Liquiditätssicherungsmaßnahmen:** Um die existierenden Preis- und Zahlungszielrisiken sofort abzufangen, regt der BGL zudem die unbürokratische Bereitstellung von zinsgünstigen Liquiditätsdarlehen (über Landes- / Bundesförderbanken), Landes- / Bundesbürgschaften für zusätzliche Kreditlinien sowie Zinszuschüssen zur weiteren Entlastung an.
- **Ergänzende tägliche amtliche Diesel-Referenz:** Neben den monatlichen und wöchentlichen amtlichen Statistiken des Statistischen Bundesamtes und der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe, sollte als Grundlage für tagesaktuelle Dieselfloater ebenfalls sehr kurzfristig eine ergänzende tägliche amtliche Diesel-Referenz angeboten werden. Damit könnten Preisrisiken verzögerungsfreier weitergegeben werden.
- **Ad-hoc Krisengespräche mit Logistikbranche, BMW, BMF und BMV:** Im Interesse eines schnellen aktuellen Lagebildes und koordinierter Stabilisierungsmaßnahmen von Mittelstand und Lieferketten sollte kurzfristig ein Krisenmechanismus eingerichtet werden durch wöchentliche Gespräche zwischen der Logistikbranche und den relevanten Bundesministerien BMW, BMF und BMV.