



Kraftstoffpreise – wie bilden sie sich? Wie stark beeinflusst der Rohölpreis die Tankstellenpreise?

Staatliche Vor- und Abgaben belasten Tankstellenpreise am meisten

Warum gibt es regionale Unterschiede?

Zum einen bestimmen der Einstandspreis für Rohöl, die Kosten der Raffination sowie die Vertriebs- und Verteilungskosten bis zur jeweiligen Tankstelle den Preis. Zum anderen machen Steuern und Abgaben im Jahr 2026 den höchsten Anteil des Tankstellenpreises aus.

Die Schwankungen der Kraftstoffpreise werden jedoch überwiegend durch den Rohölpreis beeinflusst. Dieser richtet sich nach Angebot und Nachfrage, also danach, wie stark die weltweite Nachfrage nach Ölprodukten ist und in welchem Umfang die OPEC- und Nicht-OPEC-Länder ihre Produktion ausweiten oder drosseln.

Einen wesentlichen Beitrag zum Anstieg der Rohöl- und Produktpreise in den letzten 20 Jahren leisteten die wachsenden Märkte in Amerika und Asien. Dort ist der Mineralölverbrauch seit dem Jahr 2005 stark gestiegen. Während 2005 weltweit rund 75 Millionen Barrel Rohöl pro Tag gefördert wurden, waren es im Jahr 2025 bereits etwa 103 Millionen Barrel. Neben der Ausweitung der Förderkapazitäten mussten auch die Raffineriekapazitäten entsprechend wachsen, um ausreichend Fertigprodukte wie Benzin, Diesel und Heizöl für den Weltmarkt bereitzustellen.

Rohölpreis von 2005 – 2026

Der wachsende Markt führte dazu, dass die Rohölpreise in den vergangenen beiden Jahrzehnten zunächst von 20 auf 40 US-Dollar pro Barrel und Mitte 2008 sogar auf rund 140 US-Dollar anstiegen. Viele Experten sprachen damals von einer Spekulationsblase an den Börsen, da Rohöl und Fertigprodukte im physischen Markt stets in ausreichender Menge vorhanden waren. Es herrscht die Angst, der weltweite Ölverbrauch könne dauerhaft höher sein als Rohöl vorhanden ist. Als im dritten Quartal 2008 das volle Ausmaß der Finanzkrise nicht nur die Wertpapier-, sondern auch die Rohstoffbörsen erfasste, gingen die Ölpreise deutlich zurück. Parallel zur Finanzkrise und der Rezession in den USA sank zunächst dort, später auch in Asien und schließlich 2009 weltweit der Kraftstoffverbrauch. Der Fokus der Experten richtete sich erneut auf die Angebotsseite: Aufgrund der stark rückläufigen Nachfrage herrschte wieder ein Überangebot an Rohöl und Fertigprodukten wie Benzin, Diesel und Heizöl.

Die OPEC versuchte, durch Förderkürzungen ihr Angebot an die sinkende weltweite Nachfrage anzupassen. Erfahrungsgemäß dauert ein solcher Anpassungsprozess sechs bis zwölf Monate, bis der Ölmarkt ein neues Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage findet. Im letzten Quartal 2010 erholte sich die Weltwirtschaft deutlich von der Rezession der Jahre 2009 und Anfang 2010. In der Folge stiegen die Rohstoffpreise weltweit wieder an, sodass sich auch der Rohölpreis verteuerte. Anfang Januar 2010 kostete Rohöl rund 78 US-Dollar (etwa 34 Eurocent pro Liter). Im Januar 2014 lag der Preis bei etwa 108 US-Dollar (rund 50 Eurocent pro Liter). Gleichzeitig stieg der Dollarkurs bis Januar 2014 auf rund 0,74 Euro, was den Rohölpreis für europäische Abnehmer zusätzlich verteuerte.

Ab Anfang Oktober 2014 gingen die Rohölpreise erneut auf Talfahrt. Grund hierfür war das stark gestiegene Angebot durch die Förderung von amerikanischem Schieferöl (Fracking), das in den drei Jahren zuvor deutlich zugenommen hatte. Zusätzlich war die OPEC – angeführt von Saudi-Arabien – nicht mehr bereit, ihre Fördermengen zu reduzieren. Es begann ein Wettbewerb um Marktanteile. Gleichzeitig fiel die Nachfrage aufgrund einer schwächeren Weltkonjunktur geringer aus als ursprünglich erwartet. Zudem bestand jetzt die Angst, dass die Ölproduktion dauerhaft die Nachfrage übertrifft. In der Folge sank der Rohölpreis bis Anfang 2016 auf rund 33 US-Dollar. In Europa fiel der Preisrückgang weniger stark aus, da der Euro gegenüber dem Dollar an Wert



verlor. Im Januar 2016 lag der Dollarkurs bei etwa 0,89 Euro. Durch den Rohölpreisverfall sanken auch die Tankstellenpreise: Innerhalb von 15 Monaten fiel der Preis für E5 von 1,499 Euro auf 1,199 Euro – ausschließlich bedingt durch den Rückgang des Rohölpreises.

Im Dezember 2016 beschlossen die OPEC sowie mehrere Nicht-OPEC-Länder, darunter Russland, eine Drosselung der Ölproduktion, um das weltweite Überangebot aus den Jahren 2015 und 2016 zu reduzieren. Diese Förderkürzungen wurden auch für 2018 vereinbart. Anfang Januar 2018 pendelte sich der Rohölpreis bei rund 65 US-Dollar (ca. 34 Cent pro Liter) ein. Seit 2016 reagiert die OPEC unter Einbeziehung Russlands zunehmend flexibel auf Veränderungen der weltweiten Nachfrage. Ziel ist es, den Rohölpreis in einem Korridor von etwa 60 bis 80 US-Dollar zu stabilisieren. Politische Einflüsse, regionale Krisen oder weltwirtschaftliche Ereignisse – wie etwa die Corona-Pandemie – können dennoch kurzfristige Ausschläge über oder unter diesen Bereich verursachen.

In den Jahren 2018 und 2019 schwankte der Rohölpreis für die Sorte Brent zwischen 45 und 75 US-Dollar und lag im Durchschnitt meist zwischen 55 und 65 US-Dollar. Im Jahr 2020 fiel der Rohölpreis infolge der Corona-Pandemie deutlich und notierte im April zeitweise bei nur noch 18 US-Dollar. Zwischen Mai und November 2020 bewegte sich der Preis in einer Spanne von 35 bis 45 US-Dollar. Zum Jahresende 2020 stieg der Preis wieder auf rund 50 US-Dollar, da die Einführung erster Impfstoffe Hoffnungen auf eine wirtschaftliche Erholung im Jahr 2021 weckte. Im Jahr 2021 hielt die OPEC das Angebot vergleichsweise niedrig, während die weltweite Nachfrage trotz der Pandemie wieder anstieg. In der Folge bewegte sich der Rohölpreis ab Mitte 2021 zwischen 65 und 85 US-Dollar. Im Januar 2022 lag der Preis bei rund 84 US-Dollar.

Im Zuge des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine stieg der Rohölpreis im März 2022 auf bis zu 130 US-Dollar und hielt sich bis Juni auf einem Niveau von etwa 120 US-Dollar. Erst im Oktober sank er auf rund 90 US-Dollar und bis Dezember weiter auf etwa 80 US-Dollar. Gleichzeitig verlor der Euro gegenüber dem Dollar deutlich an Wert. Diese Kombination aus hohem Rohölpreis und starkem Dollar ließ den Rohölpreis pro Liter – ohne Mehrwertsteuer – zeitweise um rund 40 Cent steigen, was sich unmittelbar in den Tankstellenpreisen widerspiegelte.

Zusätzlich stiegen die Preise für Fertigprodukte wie Diesel und Heizöl stärker als der reine Rohölpreis, da Europa bis Anfang 2022 in erheblichem Umfang mit diesen Produkten aus russischen Raffinerien versorgt wurde. Durch das EU-Embargo gegenüber russischem Öl und Ölprodukten wurde die Versorgung eingeschränkt. In der Folge erreichten die Tankstellenpreise für E10 und Diesel historische Höchststände von 2,20 bis 2,30 Euro pro Liter, bevor sie sich gegen Ende 2022 auf ein Niveau von etwa 1,70 bis 1,80 Euro normalisierten.

In den Jahren 2023 schwankte der Rohölpreis zwischen 70 und 90 US-Dollar und pendelte sich zum Jahresende bei rund 80 US-Dollar (± 5 US-Dollar) ein. Die Tankstellenpreise lagen im Durchschnitt etwa 20 Cent unter dem Niveau von 2022, da sich die Versorgungslage bei den Fertigprodukten deutlich entspannt hatte.

Im Jahr 2024 bewegte sich der Rohölpreis zwischen 75 und 90 US-Dollar. In den letzten drei Monaten des Jahres fielen die Preise auf 70 bis 75 US-Dollar, da die Nachfrage aus China aufgrund einer schwachen Konjunktur geringer ausfiel. Gleichzeitig waren die Raffinerien weltweit nur schwach ausgelastet, wodurch die Preise für Fertigprodukte stärker sanken als der Rohölpreis. Die Benzinpreise lagen im Jahresvergleich rund 6 Cent niedriger, die Dieselpreise sogar etwa 10 Cent. Ein stärkerer Dollar bremste den Preisrückgang in Europa um etwa 2 Cent pro Liter.

Zusätzlich wurde Anfang 2024 die deutsche CO₂-Abgabe für Benzin und Diesel weiter angehoben, ebenso erneut zum 1. Januar 2026. Auch im Jahr 2025 war die Welt weiterhin gut mit Rohöl versorgt. Die Reservekapazitäten der OPEC lagen bei etwa 3 bis 4 Millionen Barrel pro Tag. In der Folge bewegte sich der Rohölpreis zwischen 60 und 70 US-Dollar. Durch den schwächeren Dollar fielen die Rohölpreise in Euro stärker, sodass die Tankstellenpreise in Deutschland trotz steigender CO₂-Abgaben weiter sanken. Anfang 2026 ist die Welt mit ausreichend Rohöl auch bei einer bis in die 30er Jahre ansteigende Nachfrage versorgt. Aktuell reichen die bekannten und wirtschaftlich förderbaren und bekannten Ölreserven die nächsten 50 Jahre.



Allerdings kam es am 27.02.2026 zu einem Krieg zwischen Iran, den USA und Israel. In der Folge wurde die Straße von Hormus geschlossen, wodurch zeitweilig 10–15 % des weltweiten Rohölbedarfs vom Export ausgeschlossen wurden. Die Preise für Rohöl stiegen auf bis zu 120 Dollar und pendelten in der Kriegsphase zwischen 95 und 110 Dollar pro Barrel. Benzin und Diesel kosteten Anfang April an deutschen Tankstellen 2,35€ je Liter Diesel und 2,15 € je Liter E10. Mit dem nachlassen der hohen Rohölpreise sanken auch die Tankstellenpreise ab Mitte April wieder unter 2,10 € für Diesel und für E10 unter 2,00 €.

Rohölpreis und Tankstellenpreise in Deutschland

Langfristig zeigt sich: Bei hohen Rohölpreisen – etwa zwischen 2011 und 2014 – lag der durchschnittliche E10-Preis an den Tankstellen zwischen 1,53 und 1,63 Euro. In Phasen niedriger Rohölpreise, etwa zwischen 2015 und 2017 sowie im Jahr 2020, lag er zwischen 1,23 und 1,33 Euro. In den Jahren 2018 und 2019 schwankte der E10-Preis zwischen 1,34 und 1,47 Euro. In den Jahren 2023 und 2025 bewegte er sich – abhängig vom Rohölpreis – zwischen 1,55 und 1,80 Euro.

Für europäische Verbraucher spielt zudem der Euro-/Dollar-Wechselkurs eine wichtige Rolle, da Rohöl in US-Dollar gehandelt wird. Ein schwächerer Euro verteuert Rohöl in Europa entsprechend wie auch umgekehrt ein starker Dollar die Preise ansteigen lässt.

Die stark schwankenden Rohölpreise bestimmen die Preise für Kraftstoffe. Änderungen der Einkaufspreise wirken sich unmittelbar auf die Endverbraucherpreise aus. Allerdings: Der größte Anteil des deutschen Tankstellenpreises entfällt auf Steuern und Abgaben und staatliche Vorgaben, während nur ein geringer Teil auf Förderung, Raffination, Transport und Vertrieb entfällt.

In unserem Schaudiagramm ist klar zu erkennen, dass der Transport des Rohöls zur Raffinerie inklusive Raffination im April 2026 8 Cent kostet. Der Transport des Produktes zur Tankstelle (Spedition) sowie der Vertrieb des Produktes über die Tankstelle inklusive Provision des Tankstellenunternehmers sind nur mit 10 Cent am Tankstellenpreis beteiligt.

THG Vorgaben und CO₂ Abgaben treiben die Tankstellenpreise an

Der größte Teil entfällt mit 97,5 Cent Energie- und Mehrwertsteuer auf den deutschen Staat. Zudem gelten in der EU seit 2010 Treibhausgas-minderungs-vorgaben, die in Deutschland am striktesten in der EU angewendet werden und ab 2026 vom Gesetzgeber für die nächsten 15 Jahre jährlich weiter verschärft wurden. In 2026 hatten wir in Deutschland den viert teuersten E10 Preis in der EU. Und dank der scharfen THG Vorgaben die der Gesetzgeber ab 2026 vorsieht, werden die deutschen Tankstellenpreise jährlich um 5 Cent in den nächsten 15 Jahren steigen. Die Treibhausgas-minderungs-vorgaben verteuern den Warenwert bei Vergaserkraftstoffen im Jahr 2026 um 13 Cent. Seit dem 01.01.2021 gibt es zudem in Deutschland eine nationale CO₂-Abgabe. Diese verteuert den Kraftstoffpreis im Jahr 2026 für Benzin um weitere 17 Cent. 0,5 Cent entfallen auf die staatliche Erdölbevorratungsabgabe.

Diese Vorgaben für THG- und CO₂-Abgaben in Deutschland führen zu einer Belastung des Tankstellenpreises in 2026 von 30,5 Cent. Addiert man hierzu die Mineralölsteuer in Höhe von 65,5 Cent sowie die Mehrwertsteuer in Höhe von 32 Cent, ergibt sich Mitte April 2026 eine Gesamtbelastung von 128 Cent. 51 Cent erhalten die Rohölproduzenten (bei einem Rohölpreis von 95 Dollar und einem Dollarkurs von 0,85 Euro), die am Bohrloch tätig sind.

Bei einem Tankstellenpreis von 1,969 € Mitte April 2026 für Superbenzin E10 werden 65 % des Preises durch staatliche Abgaben und Vorgaben bestimmt und 26 % entfallen auf die Rohölproduzenten. Es bleibt anzumerken, dass die unabhängigen Rohölproduzenten wie Exxon, BP, Shell, Total etc. nur 15 % der Weltölförderung tätigen. 85 % der weltweiten Ölförderung entfallen auf staatliche oder halbstaatliche Unternehmen aus Nahost, Asien, Mittel- oder Südamerika oder auch Norwegen.



Wie die Zahlen zeigen, sind 91 % des Tankstellenpreises durch die Beschaffungskosten für das Produkt Rohöl sowie durch staatliche Abgaben und Vorgaben fixiert. Lediglich die verbleibenden 9 % des Tankstellenpreises stehen für den Transport des Produktes vom Bohrloch bis zur Tankstelle sowie für die Raffinationskosten und die Kosten des Vertriebs über Tankstellen zur Verfügung.

Diese Steuern und Abgaben zahlt der Autofahrer beim Tanken

Über die Mineralölsteuer nimmt der deutsche Staat an den Tankumsätzen teil. Hinzu kommen die CO₂-Abgabe, und auf all dies wird dann auch noch die Mehrwertsteuer erhoben. Die Treibhausgaserminderungsziele der EU führen bei Nichterreichungen ebenfalls zu einer sogenannten Strafzahlung, die als Pönale die staatlichen Einnahmen aus dem Mineralölverkauf erhöht.

Per Mittel April 2026, macht der steuerliche Anteil des Staates am Kraftstoffpreis rund 65 % des Endverbraucherpreises aus. Seit 1986 wurde die Mineralölsteuer pro Liter Benzin von 24 Cent auf 53,5 Cent erhöht. Durch die „Ökosteuer“ kamen Anfang des neuen Jahrtausends weitere 12 Cent hinzu, sodass die Mineralölsteuer insgesamt 65,5 Cent beträgt. Inklusiv Mehrwertsteuer (19 %), gesetzlicher Erdölbevorratung sowie der gesetzlich vorgeschriebenen Treibhausgaserminderungsziele und der damit verbundenen Kosten sowie der deutschen nationalen CO₂-Abgabe beträgt die Belastung per Mitte April 2026 128 Cent je Liter E10.

Rohöl, Börse und Dollar – Faktoren des Preises

Immer wieder wird uns die Frage gestellt: Wie bildet sich der Kraftstoffpreis, und woher kommen die regionalen Unterschiede? Hier gilt es, zwei Preisbildungsfaktoren zu unterscheiden, das heißt die Einkaufsseite und die Vertriebsseite. Die Einkaufspreise für Vergaser- und Dieselmotorkraftstoffe bilden sich durch die Notierungen für diese Fertigprodukte am sogenannten Spot-Markt in Rotterdam. Der Spot-Markt für Fertigprodukte richtet sich im Wesentlichen nach der Entwicklung des Rohölpreises. Der Rohölpreis wiederum wird auf Dollarbasis notiert, sodass auch die Entwicklung des Dollarkurses ihren Niederschlag für uns in Europa im Preis findet. Diese zwei Faktoren – Rohöl und Dollarkurs – beeinflussen im Wesentlichen den Produktpreis für Benzin, Diesel und Heizöl. Diese Preise sind allen Marktteilnehmern bekannt und werden täglich veröffentlicht.

Bei einem Rohölpreis von (Mitte April 2026) 95 Dollar pro Barrel (159 l) und einem Euro-/Dollarwechsellkurs von 0,85 € kostet ein Fass Rohöl 81 € – dies entspricht pro Liter Rohöl 0,51€. Das heißt: Der Rohölpreis machte Mitte April 2026 26% des Produktpreises an der Zapfsäule aus.

Kalkuliert wird auf Wiederbeschaffungspreisen

Sofern die Wiederbeschaffungspreise für die Fertigprodukte an diesen Märkten ansteigen, kommt es zu einem Preisdruck im Einkauf für alle Mineralölgesellschaften. In diesem Fall müssen die Mineralölgesellschaften prüfen, ob es sich um einen nachhaltigen Preisdruck handelt und deshalb eine Preiserhöhung bei Benzin- und Dieselmotorkraftstoffen an den Tankstellen erforderlich wird. Ein nachhaltiger Preisdruck führt zu einer Anhebung der Kraftstoffpreise an allen Tankstellen in Deutschland.

Diesem Preisdruck sind alle Marktteilnehmer ausgesetzt, und somit sind auch alle gezwungen, diesen an den Kunden weiterzugeben. Würde ein Marktteilnehmer den Markt anders einschätzen und die Preiserhöhung nicht vollziehen, würde ihm die Ware zu niedrigen Preisen „weglaufen“. Mit dem erlösten Geld wäre er dann nicht in der Lage, die gleichen Mengen wieder einzukaufen, da er weniger eingenommen hat, als die neue Ware nun kostet. Dies ist ein Grund, warum alle Mineralölgesellschaften ihre Preise stets auf Wiederbeschaffungskostenbasis kalkulieren.

Die Ware schlägt sich sehr schnell um, das heißt: Keine Mineralölgesellschaft verfügt über größere Bestände und ist somit nicht in der Lage, aus Beständen heraus eine Preiserhöhung langsam in den Markt zu bringen,



Wir freuen uns auf sie!

wie es bei anderen Industrieprodukten durchaus der Fall ist. Preiserhöhungen in der Automobilindustrie werden z. B. mehrere Wochen im Voraus angekündigt, sodass Handel und Kunden die Möglichkeit haben, zu alten Preisen noch Geschäfte abzuschließen. Dies ist in der Mineralölbranche aufgrund des sehr raschen Umschlags der Ware nicht möglich.

Die Einkaufsseite beeinflusst somit unmittelbar die allgemeinen Tankstellenpreise. Auch wenn der Rohölpreis sinkt, werden die Tankstellenpreise unabhängig vom Warenbestand sofort reduziert.

Wettbewerb um Kunden

Auf der anderen Seite bildet sich der Kraftstoffpreis nicht nur nach den Einkaufskonditionen, sondern auch über die Verkaufsseite. Das heißt: Der Wettbewerb bestimmt, welche Preise an den einzelnen Tankstellen erzielt werden können. Der Wettbewerb spielt sich zum einen zwischen den jeweiligen Mineralölkonzernen, den unabhängigen Mineralölhändlern und branchenfremden Anbietern, den sogenannten Supermärkten, ab.

Mineralölkonzerne, Mineralölhändler, Supermärkte

Die unabhängigen Mineralölhändler, unter anderem ED, haben in der Regel eine günstigere Kostenstruktur als die Mineralölkonzerne und können deshalb die Ware preiswerter an den Kunden abgeben als ein Mineralölkonzern. Die Supermärkte wiederum verfügen über eine noch günstigere Kostenstruktur.

Zum einen liegt der Supermarkt in der Regel „auf der grünen Wiese“, und dessen Tankstelle steht somit auf relativ günstigen Grundstücken mit entsprechend geringeren Grundstückskosten. Weiterhin hat die Supermarkt-Tankstelle nur die Öffnungszeiten des Marktes oder werden als reine Automatenstationen betrieben. Diese Tankstelle sind nach 22:00 Uhr oder vor 08:00 Uhr morgens nicht geöffnet, und am Wochenende, insbesondere sonntags, bleibt sie gänzlich geschlossen. Auch dies bedeutet für den Supermarkt einen Vorteil bei den Personalkosten.

Weiterhin sind diese Tankstellen oftmals kapazitätsmäßig etwas kleiner dimensioniert, sodass Kunden häufig Wartezeiten in Kauf nehmen müssen. Würde der Supermarkt diese Wartezeiten verkürzen wollen, müsste er mehr Zapfsäulen aufstellen – damit wären höhere Investitionen und wiederum höhere Folgekosten verbunden. Weiterhin verfolgen verschiedene Supermarktketten die Philosophie, den Kraftstoffpreis möglichst niedrig anzusetzen, damit dem Kunden suggeriert wird, man sei nicht nur bei Kraftstoffen preiswert, sondern auch im angegliederten Supermarkt. Somit wird versucht, über den Kraftstoffpreis Kunden in den Supermarkt zu locken. Durch die Mischkalkulation mit den Preisen und Produkten im Supermarkt kann dieser sich zeitweise nicht kostendeckende Preise – teilweise sogar unter Einstandspreis – leisten. Diese günstige Kostenstruktur und die Mischkalkulation fehlen den Tankstellen, die als Haupterwerbsquelle an den Straßen stehen.

Tankstellen-Preisschilder locken den Kunden

Der Tankstellenpreis wird in Deutschland generell an der Straße für den Kunden gut sichtbar ausgeschildert. Somit ist der Kunde schnell in der Lage festzustellen, wo er Kraftstoffe am günstigsten kaufen kann. Die Folge ist, dass der Kunde bei diesem sensiblen Produkt recht rasch auf den günstigsten Preis reagiert. Wenn ein Supermarkt einen niedrigen Tankstellenpreis eingestellt hat, wird dieser vom Supermarkt beworben oder spricht sich schnell herum. Die Folge ist: Kunden fahren zum Tanken zu diesem Supermarkt. Die nächstgelegenen Marken- oder auch unabhängigen Tankstellen verlieren stark an Umsatz, da Stammkunden nun zum Supermarkt fahren. Es gilt nun zu entscheiden: Will man seine Kunden behalten und steigt damit auf den niedrigen Preis des Supermarktes (zumindest annähernd) ein, oder will man langfristig Kunden verlieren und damit sogar aus dem Wettbewerb ausscheiden?

Da der Supermarkt in der Regel nur für einen begrenzten Zeitraum diese niedrigen Preise fährt, steigen nun die



nächstgelegenen Marken- und unabhängigen Tankstellen annähernd auf den Supermarktpreis ein.

Regionale Unterschiede bestimmen den Markt

Die Folge ist, dass nun um diesen Supermarkt herum auch andere Marken- und unabhängige Tankstellen einen relativ niedrigen Preis fahren. Die im erweiterten Umfeld liegenden Tankstellen müssen ihrerseits wiederum entscheiden, ob sie sich an diesem Tiefpreisgebiet orientieren, in das nun Kunden abwandern, oder ob sie bei der normalen Kalkulation bleiben. In der Regel nähert sich das nächstgelegene Gebiet wiederum diesem Tiefpreisgebiet an. Hieraus entsteht ein sogenanntes Schneeballsystem, sodass nun – ausgehend vom Angebotspreis des Supermarktes – über gewisse Strecken hinweg immer wieder neue Tankstellen-Preisgebiete zu finden sind. Hierdurch kommt es zu regionalen Unterschieden im Markt.

Fluch der MTS-K Technik führt zu diesem Auf und Ab

Der deutsche Tankstellenmarkt gilt als einer der am härtesten umkämpften in Europa. Dies führt dazu, dass die Tankstellenmargen in Deutschland zu den schlechtesten in der gesamten Euro-Zone zählen. Aus diesem Grund haben sich die deutschen Mineralölunternehmen extrem schlank in ihren Kosten- und Organisationsformen aufgestellt. In Deutschland sind deshalb seit mehreren Jahren alle Tankstellen mit der Firmenzentrale vernetzt, damit Absätze und Preise zeitnah beobachtet werden können.

Seit Dezember 2013 sind alle Mineralölunternehmen verpflichtet, ihre Preise im Internet zu zeigen. Mit diesem Gesetz wurde das Ziel verfolgt, mehr Transparenz für Kunden, aber auch für die Kartellwächter, zu schaffen. Die Preise werden seitdem von den Tankstellen an die sogenannte Markttransparenzstelle (MTS-K) des Kartellamtes übermittelt. Die MTS-K leitet diese Daten an ausgewählte Verbraucherinformationsdienste (VID) weiter. VIDs sind beim Kartellamt registrierte Webseitenbetreiber wie zum Beispiel www.clever-tanken.de, www.mehr-tanken.de oder www.adac.de, um nur einige zu nennen. Die VIDs sind wiederum verpflichtet, sämtliche Tankstellenpreise innerhalb kürzester, fest definierter Zeitspannen allen Webseitenbesuchern sichtbar zu machen. Kunden, aber auch die Mineralölunternehmen selbst, können so die Preise nahezu in Echtzeit im Internet beobachten.

Diese Technik und das damit verbundene leichtere Beobachten des Wettbewerbs haben die Preisbewegungen im deutschen Tankstellenmarkt weiter beschleunigt. Die Tankstellenpartner, aber auch die Firmenzentralen, prüfen permanent, welche Preise zurzeit im Internet von der jeweiligen Wettbewerbstankstelle veröffentlicht werden. Durch die heutige Technik wird innerhalb weniger Minuten der Preis verändert, wenn die Wettbewerbstankstelle eine Preisanpassung nach oben oder unten erforderlich macht. Kein Unternehmen kann es sich leisten, Umsatz und Kunden zu verlieren – folglich wird entsprechend schnell auf den Preis des Wettbewerbs reagiert.

Bevor es die MTS-K gab, also vor Dezember 2013, musste der Tankstellenpartner die Preise „kontrollieren fahren“, was deutlich aufwändiger und langwieriger war. Oft vergingen Stunden, bis man bemerkte, dass der Wettbewerber den Preis geändert hatte. Wenn wir noch weiter in die Vergangenheit zurückgehen, musste der Tankstellenpartner die Preise sogar manuell am Preistransparent und bis Anfang der 90er-Jahre sogar manuell an der Zapfsäule ändern. Erst durch den Einzug elektronischer Preistransparente und den permanenten Datenaustausch zwischen Zentrale und Tankstelle wurde dieser Prozess vereinfacht.

Man kann es auch Preisbetrachtung im Informationszeitalter 4.0 nennen: Maschinen beobachten, was andere Marktteilnehmer mit ihren Preisen machen. Nach festgelegten Regeln reagiert die Maschine des Beobachters auf die Maschine des Beobachteten – und dann wieder umgekehrt usw. Letztlich ist es eine Endlosschleife, die sich nur in ihrer Form immer weiter beschleunigt. Je mehr Technik, je mehr Transparenz und je schlanker die Preismstellungsprozesse, desto schneller, häufiger und stärker ändern sich die Preise.

Diese Hilfsmittel, die Prozesse schlanker, einfacher und damit kostengünstiger machen sollten, führten dazu,



dass die Preisbewegungen im deutschen Markt immer weiter zunehmen.

Kunden und Wettbewerber können via Internet regional sehr weitflächig die Tankstellenpreise beobachten. Wenn dieser Mechanismus, Preise an der Straße und per Internet anzuzeigen, auch in anderen Branchen oder für andere Produkte üblich wäre (was auch in immer mehr Branchen passiert), würde sich in diesen Märkten eine ähnliche Wettbewerbssituation wie im deutschen Tankstellenmarkt abspielen. Bei Flügen, Reisen, Hotelübernachtungen oder im LEH sind heute ebenfalls durch die Technik („Maschinen beobachten Maschinen“) und die hohe Preistransparenz permanent wechselnde Preise festzustellen.

Bei Tankstellen kommt hinzu, dass ein sehr homogenes, austauschbares Produkt angeboten wird. Sprit ist Sprit – hier gibt es kaum Differenzierungsmerkmale. Gerade wenn zwei Tankstellen nebeneinander liegen, ist das Entscheidungskriterium des Kunden oftmals der Preis. Das erhöht den Druck und auch die Dringlichkeit, blitzschnell auf den Wettbewerb zu reagieren. Bei Hotels (Ausstattung, Service) oder Flügen (Flugzeiten) gibt es hingegen weitere wichtige Entscheidungskriterien, sodass der Preis zwar auch hier sehr wichtig ist, aber die Leistung oft nicht vollständig vergleichbar ist. Auch aufgrund der Homogenität der angebotenen Leistung ist der Tankstellenmarkt besonders anfällig für dieses ständige Auf und Ab.

Wettbewerb um Kunden, Einkaufspreise und Kostenstruktur bestimmen den Preis

Diese Tatsachen führen zu den Preisbewegungen im Mineralölmarkt. Das heißt: Der lokale Wettbewerb und eine andere Kostenstruktur des branchenfremden Wettbewerbs bedingen in gewissen Gebieten Preise, die in der Regel für eine in diesem Gebiet liegende Straßentankstelle nicht kostendeckend dargestellt werden können. Auf der anderen Seite bildet sich der Preis aus dem allgemeinen Warenwert der Ware. Beide Entwicklungen sind nachvollziehbar, da die Preistransparenz an den Tankstellen klar zeigen, wie zurzeit die Preise ausgelobt werden, und die internationalen Börsen zeigen, wie sich die Produktpreise auf der Wiederbeschaffungsseite entwickeln.

Preise sind heute in allen Branchen regionale Preise

Im Tankstellengeschäft gilt – wie auch in allen anderen Bereichen des klassischen Einzelhandels: Preise sind regionale Preise und richten sich nach dem örtlichen Wettbewerb. Auch der Brotpreis ist in Hamburg ein anderer als in Koblenz. Der Rabatt beim Autokauf schwankt von Region zu Region. Auch die Supermarktketten haben in ihren einzelnen Verkaufsstellen für die jeweiligen Markenartikel unterschiedliche Preise. Diese richten sich ausschließlich nach dem regionalen Wettbewerb. Wenn an einem Ort viele Supermärkte anzutreffen sind, werden sich diese regelmäßig mit Sonderangeboten unterbieten. Dieser Wettbewerb um den Kunden gilt auch für das Tankstellengeschäft, auch wenn fälschlicherweise oder aus Unwissenheit oftmals von Medien, Politikern und selbsternannten Marktwirtschaftlern anderes behauptet wird.

Dass der Markt im Mineralölgeschäft hart umkämpft ist und bleibt, zeigen auch die Zahlen: 1969 gab es mit 47.000 Tankstellen den Höchststand in der alten BRD. In Deutschland gab es am 01.01.2025 nur noch knapp 13.900 Tankstellen. Diese Konzentration wurde erforderlich, weil um jeden Kunden gekämpft wird, und zeigt, dass ein harter Wettbewerb in diesem Markt herrscht. Immer mehr Mineralölkonzerne ziehen sich aus dem Tankstellengeschäft, weltweit und das gilt nicht nur für Deutschland, zurück.

Immer mehr Konzerne steigen aus dem Tankstellengeschäft aus

Das deutsche (1.200) und niederländische (400) Tankstellennetz der Total wurde 2024 an Circle K, ein Convenience Unternehmen aus Kanada verkauft. Esso hat sich fast weltweit – und das gilt auch für Deutschland – aus dem Tankstellengeschäft zurückgezogen. In Deutschland betreibt die EG Group, eine weltweit agierende Tankstellengesellschaft, ein reiner Händler, seit einigen Jahren das Esso Netz. BP hat zum 30.06.2026 die Raffinerie Gelsenkirchen an Klesch einen Mineralöltrader verkauft. Wie lange das Aral-Netz in Deutschland betrieben



Wir freuen uns auf sie!

wird, ist offen und dazu gibt es keine Stellungnahmen des Konzerns. BP versucht seit 2025, seine Tankstellen in Österreich zu verkaufen und hat sich in den letzten Jahren weltweit bereits aus mehreren Raffinerien und Tankstellennetzen zurückgezogen. Auch Philipps66 hat sein deutsches und österreichisches Tankstellennetz 2025 unter der Marke Jet an eine Investorengruppe verkauft. Die internationalen Konzerne und besonders die amerikanischen und englischen Unternehmen konzentrieren sich seit Jahren verstärkt auf das Upstream-Geschäft (Rohölgewinnung) und das Betreiben von wenigen große Raffinerien weltweit. Tankstellen spielen für diese keine Rolle mehr.

Stand: April 2026