

Xenia Breiderhoff, Ralf Dewenter

Ölpreisschock und Kraftstoffpreise: Zum Maßnahmenpaket der Bundesregierung

Seit dem Krieg der USA und Israels gegen den Iran sowie dem damit verbundenen Ölpreisschock wird in Deutschland vermehrt über mögliche Maßnahmen zur Reduktion der Kraftstoffpreise diskutiert. Bundestag und Bundesrat haben einem Gesetzentwurf der Bundesregierung zugestimmt, der die Einführung des österreichischen Regulierungsmodells, das nur eine Preiserhöhung pro Tag erlaubt, vorsieht. Darüber hinaus beinhaltet das Gesetz eine Reihe weiterer Maßnahmen wie etwa die Schärfung der Missbrauchsaufsicht, die dem Bundeskartellamt mehr Befugnisse gegenüber den Mineralölkonzernen verschafft. Die Regelungen sind seit dem 1. April 2026 wirksam. Einigen, wie dem Bundesfinanzminister Lars Klingbeil, gehen diese Regelungen noch nicht weit genug. Sie verweisen auf Länder wie Luxemburg, das die Kraftstoffpreise durch staatlich festgelegte Preisobergrenzen reguliert.

Kraftstoffpreise sind bereits seit vielen Jahren in Deutschland und auch in anderen europäischen Ländern in der Diskussion. Besonders in Deutschland herrscht eine hohe Konzentration im Raffineriemarkt, beim Großhandel und in einigen regionalen Tankstellenmärkten. Einige Länder haben bereits mehr oder weniger starke Regulierungen eingeführt, um Kraftstoffpreise zu begrenzen. Dazu zählen Transparenzmaßnahmen wie die Einführung der deutschen Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K), die die Tankstellenbetreiber dazu verpflichtet, die Preise in Echtzeit zu veröffentlichen, und damit lediglich einen vergleichsweise milden Markteingriff darstellt. Es existieren aber auch direkte Preisregulierungen durch den Staat, etwa in Form von Preisobergrenzen, wie sie sowohl in Belgien als auch in Luxemburg praktiziert werden.

Treten darüber hinaus – wie auch aktuell – weitere, durch exogene Schocks verursachte Preiserhöhungen auf, werden nicht selten weitergehende Maßnahmen gefordert. Ein jüngeres Beispiel ist die durch den Ukraine-Krieg ausgelöste Energiekrise im Jahr 2022, die zu steigenden Kraftstoffpreisen geführt hat. Einige europäische Länder wie Deutschland, Frankreich, Italien und Spanien reagierten daraufhin mit sogenannten Tankrabatten, indem eine temporäre Steuersenkung durchgeführt wurde, um die Verbraucher entsprechend zu entlasten. Kritisiert wurde der Tankrabbat in Deutschland vor allem aufgrund der

Vermutung, dass die Steuersenkungen nicht vollständig an die Verbraucher weitergegeben wurden. Die empirische Evidenz bestätigt dies über den gesamten Zeitraum betrachtet tatsächlich. Zwar wurde insbesondere in der Anfangsphase des Rabatts ein Großteil durchgereicht, jedoch wurden die Preise zunächst überproportional erhöht und die Weitergaberraten variierten zwischen den Kraftstoffarten und über die Zeit sowie teilweise auch regional. Zudem war der Tankrabbat eine teure, nicht sehr treffsichere Maßnahme, die insbesondere den Vielfahrern zugutekam (Bernhardt et al., 2023; Kahl, 2024; Fuest et al., 2022).

Die nun beschlossenen und darüber hinaus diskutierten Maßnahmen sind allesamt nicht geeignet, die Auswirkungen eines Kostenschocks zu verhindern. Allerdings sind sie teilweise in der Lage, die überproportionalen Preiserhöhungen, die insbesondere durch die Marktmacht der Mineralölkonzerne hervorgerufen werden, zu reduzieren. Geeignete Eingriffe sollten also an dieser Stelle ansetzen und nicht zu einer Aussetzung des Marktmechanismus führen.

Xenia Breiderhoff, M. Sc., ist wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg.

Prof. Dr. Ralf Dewenter ist Professor für VWL, insbesondere Industrieökonomik an der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg.

© Der/die Autor:in 2026. Open Access: Dieser Artikel wird unter der Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz veröffentlicht (creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de).

Open Access wird durch die ZBW – Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft gefördert.

Einführung von transparenzfördernden Maßnahmen

Transparenzfördernde Maßnahmen im Tankstellenmarkt, wie die Einführung der MTS-K, können grundsätzlich unterschiedliche Wirkungen entfalten: Zum einen erhöhen sie die vertikale Transparenz, sodass Verbraucher besser informiert sind und Preise leichter vergleichen können, was wiederum zu einer Intensivierung des Wettbewerbs führen sollte. Zum anderen steigt jedoch auch die horizontale Transparenz, da Wettbewerber jederzeit über die Preise ihrer Konkurrenten informiert sind, was grundsätzlich ebenfalls zu intensiverem Wettbewerb führen kann. Gleichzeitig können diese Informationen jedoch ebenso genutzt werden, um eine Koordination zwischen den Wettbewerbern zu erleichtern (Dewenter et al., 2017). Dies gilt insbesondere, wenn Kraftstoffpreise von den Anbietern, wie mittlerweile üblich, automatisiert festgelegt werden. Transparenzfördernde Maßnahmen stellen somit zwar ein Instrument dar, das die Wettbewerbsintensität erhöhen und Preisaufschläge reduzieren soll, ihre Wirkung ist jedoch nicht eindeutig.

Die empirische Evidenz zu transparenzsteigernden Maßnahmen ist ambivalent. Während in Deutschland nach der Einführung der MTS-K Ende 2013 zunächst leichte Preiserhöhungen beobachtet werden konnten, lassen sich mittlerweile geringe Preisreduktionen feststellen (Dewenter et al., 2017; Horvath, 2019; Montag et al., 2026). Für Frankreich, das ähnliche Maßnahmen ergriffen hat, konnte hingegen kein signifikanter Effekt erhöhter Markttransparenz festgestellt werden (Bernhardt et al., 2025). Für Österreich ist die empirische Evidenz über die Wirkung ähnlicher Maßnahmen uneindeutig. Einige Arbeiten haben einen preissenkenden Effekt gemessen, andere dagegen konnten nur insignifikante Preisänderungen feststellen (Becker et al., 2021; Bernhardt et al., 2025). Allerdings wurden in Österreich innerhalb weniger Monate unterschiedliche Regulierungen eingeführt, sodass eine genaue Identifikation der einzelnen Eingriffe kaum möglich ist.

Die Besonderheit der österreichischen Transparenzmaßnahmen besteht darin, dass – anders als in Deutschland – nicht alle Preise vollständig über Apps offengelegt werden. Stattdessen werden auf einer offiziellen Seite für einen Suchstandort die zehn nächstgelegenen Tankstellen angezeigt, wobei nur die fünf günstigsten mit Preisangaben gelistet sind.¹ Auf diese Weise können die Verbraucher gezielt die günstigsten Tankstellen ansteuern, gleichzeitig wird der Wettbewerb zwischen den Anbietern

intensiviert, da diese stärker um die begrenzte Aufmerksamkeit der Konsumenten konkurrieren. Durch eine solche Reduktion der Informationen wird eine Koordination zwischen den Wettbewerbern erschwert und potenziellen Preiserhöhungen entgegengewirkt (Martin, 2024).

Regulierung von Preisen und Preisänderungen

Das beschlossene Maßnahmenpaket der Bundesregierung sieht vor, dass auch in Deutschland das sogenannte österreichische Modell eingeführt wird (BMWE, 2026). Es erlaubt Tankstellen genau eine Preiserhöhung pro Tag (in Österreich jeweils um 12 Uhr)², wobei die Anbieter die Preise weiterhin in unbegrenzter Zahl senken können. Die Empirie zeigt, dass dieser Eingriff zu geringeren Preisschwankungen, also zu mehr Stabilität geführt hat (Becker et al., 2021; Fasoula & Schweickert, 2020). Hinsichtlich der Preiseffekte ist die Evidenz jedoch uneinheitlich. Zum Teil finden die Analysen für die Einführung der Maßnahme im Jahr 2009 insbesondere bei Benzin einen preisreduzierenden Effekt, der im Zeitverlauf abnimmt (Becker et al., 2021). Allerdings lässt sich eine langfristige Wirkung nicht eindeutig identifizieren, da die Regulierung 2011 angepasst wurde und zusätzlich eine Transparenzmaßnahme eingeführt wurde. Andere finden dagegen für die ursprüngliche Regulierung von 2009 keinen signifikanten Preiseffekt, identifizieren jedoch für die Revision von 2011 einen preisreduzierenden Effekt (Bernhardt et al., 2025). Insgesamt erschwert die Kombination aus Preisregulierung und Transparenzmaßnahme, ähnlich zu der Maßnahme in Deutschland, eine kausale Trennung der Effekte, sodass nicht eindeutig bestimmt werden kann, welcher Einfluss auf welche Maßnahme zurückzuführen ist.

Ebenso können sowohl Verbraucher als auch Anbieter auf Regulierungen reagieren. In Westaustralien z. B. wurde 2001 eine Regulierung eingeführt, nach der die Preise nur einmalig täglich festgesetzt und anschließend für 24 Stunden nicht mehr verändert werden durften. Empirisch zeigt sich, dass die Preise zunächst sinken, da die Koordination zwischen den Anbietern vorübergehend gestört wird. Dieser Effekt ist jedoch nicht persistent: Die Anbieter passen ihre Strategien an und sind trotz der Regelung weiterhin in der Lage, sich zu koordinieren. Die Regulierung erweist sich damit – abgesehen von geringeren Preisschwankungen – weitgehend als wirkungslos (Wang, 2009).

Mit der Einführung der Gesetzesänderungen hat die Bundesregierung darauf hingewiesen, dass sie sich auch

¹ Zu Beginn der Maßnahme wurden diese Informationen lediglich über die offizielle Website spritpreisrechner.at bereitgestellt. Mittlerweile existieren jedoch auch private Seiten und Apps, die umfangreichere Informationen zur Verfügung stellen und somit zur Transparenz beitragen.

² Bei der erstmaligen Einführung der Maßnahme im Jahr 2009 durften Preiserhöhungen einmal täglich um Mitternacht erfolgen (BGBl 2009, II, Nr. 190). Mit der Reform im Jahr 2011 wurde dieser Zeitpunkt auf 12:00 Uhr mittags verlegt (BGBl 2010, II, Nr. 484).

weitere Maßnahmen vorbehält, sollten die Preise dauerhaft hoch bleiben. Den wohl stärksten potenziellen Eingriff in den Kraftstoffmarkt stellen die von Finanzminister Klingbeil präferierten Preisregulierungen nach luxemburgischem Vorbild dar, bei dem die Preise für Benzin und Diesel durch eine Preisobergrenze gedeckelt werden sollen. Damit würde der Regulierer nicht nur die Margen vorgeben, sondern müsste auch fortlaufend über detaillierte Kosteninformationen verfügen, um diese zu berechnen. Der Eingriff könnte bei detaillierter Informationslage zwar insofern wirken, dass die Maximalpreise regulatorisch gesenkt würden. Zudem würden Preisschwankungen abnehmen, weil die Preisobergrenze den Wettbewerb in der Preissetzung einschränkt.

Allerdings kann eine Deckelung auch dazu führen, dass der Preis seine Lenkungswirkung verliert, da Verbraucher sich beim Konsum nicht mehr an den tatsächlichen Knappheitspreisen, sondern an den geringeren regulierten Preisen orientieren. Gleichzeitig könnten steuerliche Anpassungen erforderlich werden, wenn den Anbietern eine gewisse Rendite erhalten bleiben soll. Insgesamt besteht eine erhöhte Gefahr ineffizienter Preise durch den Staatseingriff. Darüber hinaus ist es ebenso möglich, dass zwar die Höchstpreise durch die Regulierung sinken, die Durchschnittspreise aber steigen und damit die Verbraucher schlechter gestellt werden als ohne eine Regulierung (Berezvai & Helfrich, 2024; Gatsios et al., 2026).

Die empirische Evidenz zeigt ebenso, dass insbesondere starre Preisdeckel, wie sie etwa in Ungarn praktiziert wurden, zu Marktaustritten und einer Verringerung des Wettbewerbs führen können, was nach ihrer Aufhebung ein dauerhaft höheres Preisniveau begünstigt. Aber auch bei dynamisch angepassten Preisdeckeln zeigt die empirische Evidenz, dass diese als Orientierungspunkt für Anbieter dienen, zu einer Angleichung der Preise und einer geringeren Preisstreuung führen und so implizite Kollusion erleichtern, was ebenfalls langfristig zu einem höheren Preisniveau führen kann (Sen et al., 2011; Berezvai & Helfrich, 2024; Gatsios et al., 2026).

Verschärfung des Wettbewerbsrechts

Neben der Einführung des österreichischen Modells enthält das Maßnahmenpaket aber noch weitere Maßnahmen: So werden dem Bundeskartellamt mehr Kompetenzen zugewiesen, indem eine „Beschleunigung und Effektivierung von Verfahren nach Sektoruntersuchungen“ eingeführt wird. Dem Kartellamt wird damit die Möglichkeit verschafft, deutlich einfacher und schneller verhaltensorientierte sowie strukturelle Maßnahmen einzuleiten, wenn eine Sektoruntersuchung zu dem Ergebnis kommt, dass eine Störung des Wettbewerbs vorliegt (BMWE, 2026).

Ebenso wird eine erweiterte Transparenzpflicht gegenüber Wettbewerbsbehörden eingeführt, die den überhöhten Preisen auf Kraftstoffmärkten entgegenwirken soll. Konkret sollen Mineralölunternehmen verpflichtet werden, Preisentwicklungen sowie zugrundeliegende Kostenstrukturen offenzulegen und entsprechende Preiserhöhungen sachlich zu begründen. Damit werden die Hürden für das Eingreifen des Bundeskartellamts gesenkt und die Effektivität der kartellrechtlichen Durchsetzung erhöht. Gleichzeitig kommt es zu einer Beweislastumkehr: Nicht mehr ausschließlich das Bundeskartellamt muss missbräuchlich überhöhte Preise nachweisen, sondern Unternehmen müssen darlegen, dass ihre Preise angesichts der bestehenden Kosten gerechtfertigt sind.

Eine Feststellung von Preisüberhöhungen ist regelmäßig mit großen Problemen behaftet. Zum einen verfügt die Wettbewerbsbehörde oftmals nicht über ausreichende Informationen, eine Preisüberhöhung zu determinieren. Zum anderen ist es nicht trivial, die dazu notwendigen kontrafaktischen Preise zu berechnen. Durch eine erweiterte Offenlegungspflicht und die damit verbundene Verpflichtung, die Preisaufschläge zu rechtfertigen, wird es in Zukunft deutlich einfacher, Preismissbrauch zu identifizieren. Zugleich handelt es sich um eine präventive Maßnahme, da Anreize für Unternehmen geschaffen werden, Preise stärker an den tatsächlichen Kosten auszurichten. Auch wenn die Unternehmen einen gewissen Spielraum bei der Begründung ihrer Preisgestaltung haben, dürfte es angesichts internationaler Rohölmärkte schwierig sein, steigende Margen plausibel zu erklären, wenn diese im Zeitverlauf oder im Vergleich zu anderen europäischen Ländern deutlich abweichen. Die Beweislastumkehr entlastet damit das Bundeskartellamt und erhöht zugleich den Druck auf die Mineralölunternehmen. Insgesamt zielt die Maßnahme darauf ab, die Preissetzung im Kraftstoffmarkt stärker zu disziplinieren, ohne unmittelbar in die Preisbildung einzugreifen.

Fazit

Zusammengefasst lässt sich festhalten, dass die bisher umgesetzten und diskutierten Maßnahmen zur Senkung der Kraftstoffpreise vor allem darauf abzielen, die Auswirkungen von Marktmacht und damit Preisüberhöhungen und überhöhte Gewinne zu begrenzen. Den Folgen exogener Schocks wie dem aktuellen Ölpreisschock lässt sich damit nur insoweit begegnen, als ein wettbewerblicher Markt Kostensteigerungen zwar vollständig weitergibt, jedoch nicht darüber hinausgehende Preissteigerungen verursacht.

Es kann jedoch durchaus sinnvoll sein, die Marktmacht der Mineralölkonzerne mit geeigneten Maßnahmen zu

begrenzen; allerdings sollte man nicht in Aktionismus verfallen und eine Überregulierung vornehmen. Eingriffe wie direkte Preisregulierungen und Preisobergrenzen oder Maßnahmen wie Tankrabatte sind teuer und in der Wirkung oft zweifelhaft. Die Anwendung des österreichischen Modells begrenzt dagegen zunächst die Volatilität der Preise, ob es auch zu sinkenden Durchschnittspreisen führt, ist ungewiss. Allerdings sollte unbedingt nach einiger Zeit überprüft werden, ob es tatsächlich zu Preissenkungen gekommen ist.

Sinnvoll erscheint es vor allem, den Spielraum des Bundeskartellamts zu erweitern und ihm durch eine Beweislastumkehr ein schärferes Instrument an die Hand zu geben. Eine hohe Konzentration auf Vorleistungsmärkten sowie eine ausgeprägte vertikale Integration führen regelmäßig dazu, dass Kraftstoffpreise nicht nur überhöht sind, sondern auch dem Muster „Rockets and Feathers“ folgen. Sie reagieren auf steigende Ölpreise rasch, während sie bei sinkenden Preisen nur verzögert nachgeben. Auch eine Verschärfung der Missbrauchsaufsicht löst nicht die Probleme, die durch exogene Schocks hervorgerufen werden; jedoch können die negativen Auswirkungen von Marktmacht dadurch begrenzt werden.

Literatur

- Becker, M., Pfeifer, G. & Schweikert, K. (2021). Price effects of the Austrian fuel price fixing act: a synthetic control study. *Energy Economics*, 97, 105207.
- Berezvai, Z. & Helfrich, D. (2024). The impact of a short-term fuel price cap on market prices after its removal: Evidence from Hungary. *Energy Strategy Reviews*, 54, 101472.
- Bernhardt, L., Breiderhoff, X. & Dewenter, R. (2023). The impact of the Tax reduction on fuel prices in Germany – A synthetic difference-in-differences approach. *Review of Economics*, 74(2), 141–160.
- Bernhardt, L., Breiderhoff, X. & Dewenter, R. (2025). New evidence on price effects of transparency regulations in European fuel markets. *Journal of Industry, Competition and Trade*, 25(1), 4.
- BGBI. (2009). Standesregeln für Tankstellenbetreiber über den Zeitpunkt der Preisauszeichnung für Treibstoffe bei Tankstellen, Pub. L. No. II 190, Bundesgesetzblatt.
- BGBI. (2010). Standesregeln für Tankstellenbetreiber über den Zeitpunkt der Preisauszeichnung für Treibstoffe bei Tankstellen, Pub. L. No. II 484, Bundesgesetzblatt.
- BMWE – Bundesministerium für Wirtschaft und Energie. (2026, März). Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Gesetzes zur Anpassung von Kraftstoffpreisen und zur Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (Kraftstoffmaßnahmenpaket).
- Dewenter, R., Heimeshoff, U. & Lüth, H. (2017). The impact of the market transparency unit for fuels on gasoline prices in Germany. *Applied Economics Letters*, 24(5), 302–305.
- Fasoula, E. & Schweikert, K. (2020). Price regulations and price adjustment dynamics: Evidence from the Austrian retail fuel market. *Journal of Transport Economics and Policy (JTEP)*, 54(1), 21–39.
- Fuest, C., Neumeier, F. & Stöhlker, D. (2022). Der Tankrabatt: Haben die Mineralölkonzerne die Steuersenkung an die Kunden weitergegeben? *Perspektiven der Wirtschaftspolitik*, 23(2), 74–80.
- Gatsios, G., Genakos, C. & Papadokanstantaki, S. (2026). *The Impact of Price Ceiling Regulation: Evidence from the Retail Gasoline Market*. SSRN.
- Horvath, M. (2019). Germany's market transparency unit for fuels: Fostering collusion or competition? *Ruhr Economic Papers*, 836.
- Kahl, M. P. (2024). Was the German fuel discount passed on to consumers? *Energy Economics*, 138, 107843.
- Martin, S. (2024). Market transparency and consumer search—Evidence from the German retail gasoline market. *The RAND Journal of Economics*, 55(4), 573–602.
- Montag, F., Sagimuldina, A. & Winter, C. (2026). When does mandatory price disclosure lower prices? Evidence from the German fuel market. *Journal of Political Economy Microeconomics*, 4(1).
- Sen, A., Clemente, A. & Jonker, L. (2011). Retail gasoline price ceilings and regulatory capture: Evidence from Canada. *American law and economics review*, 13(2), 532–564.
- Wang, Z. (2009). (Mixed) strategy in oligopoly pricing: Evidence from gasoline price cycles before and under a timing regulation. *Journal of Political Economy*, 117(6), 987–1030.

Title: Oil price shock and fuel prices: On the German government's package of measures

Abstract: Since the war waged by the US and Israel against Iran and the resulting oil price shock, there has been increasing discussion in Germany about possible measures to reduce fuel prices. The Bundestag and Bundesrat approved a draft bill from the Federal Government that provides for the introduction of the Austrian regulatory model, which allows only one price increase per day. Furthermore, the bill includes a number of other measures, such as tightening anti-abuse supervision, which grants the Federal Cartel Office greater powers over oil companies. The regulations have been in force since 1 April 2026. Some, such as Federal Finance Minister Lars Klingbeil, believe these regulations do not go far enough. They point to countries such as Luxembourg, which regulates fuel prices through state-imposed price caps.