

No. 742

Volker Brühl

Die Tankstellenpreise für Diesel sind von der Rohölpreisentwicklung seit dem Irankrieg stark entkoppelt – Preisbindung könnte Lösung sein

The CFS Working Paper Series

presents ongoing research on selected topics in the fields of money, banking and finance. The papers are circulated to encourage discussion and comment. Any opinions expressed in CFS Working Papers are those of the author(s) and not of the CFS.

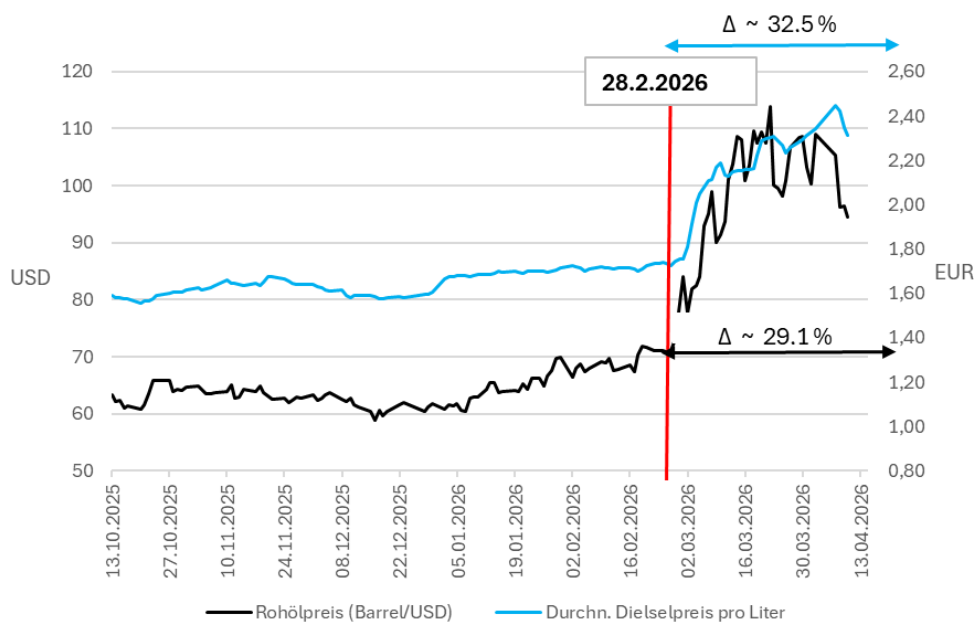
The Center for Financial Studies, located in Goethe University Frankfurt's House of Finance, conducts independent and internationally oriented research in important areas of Finance. It serves as a forum for dialogue between academia, policy-making institutions and the financial industry. It offers a platform for top-level fundamental research as well as applied research relevant for the financial sector in Europe. CFS is funded by the non-profit-organization Gesellschaft für Kapitalmarktforschung e.V. (GfK). Established in 1967 and closely affiliated with the University of Frankfurt, it provides a strong link between the financial community and academia. GfK members comprise major players in Germany's financial industry. The funding institutions do not give prior review to CFS publications, nor do they necessarily share the views expressed therein.

Die Tankstellenpreise für Diesel sind von der Rohölpreisentwicklung seit dem Irankrieg stark entkoppelt – Preisbindung könnte Lösung sein

Prof. Dr. Volker Brühl, Center for Financial Studies, Goethe-Universität Frankfurt

Seit der Eskalation des Iran-Konfliktes am 28. Februar sind die Rohölpreise stark gestiegen. Angesichts der hohen Unsicherheiten ist die Volatilität der Rohstoffmärkte derzeit besonders hoch. Die Preise von 1 Barrel Rohöl der Sorte Brent lagen zeitweise bei mehr als 100 USD. Dies entspricht einem Zuwachs gegenüber dem Preis vor Ausbruch des Krieges von ca. 29%. Die Auswirkungen sind auch an den Zapfsäulen der Tankstellen zu spüren. So sind die durchschnittlichen Endverbraucherpreise von Diesel beispielsweise vom 28. Februar bis zum 13. April um etwa 32% gestiegen (Abb. 1).

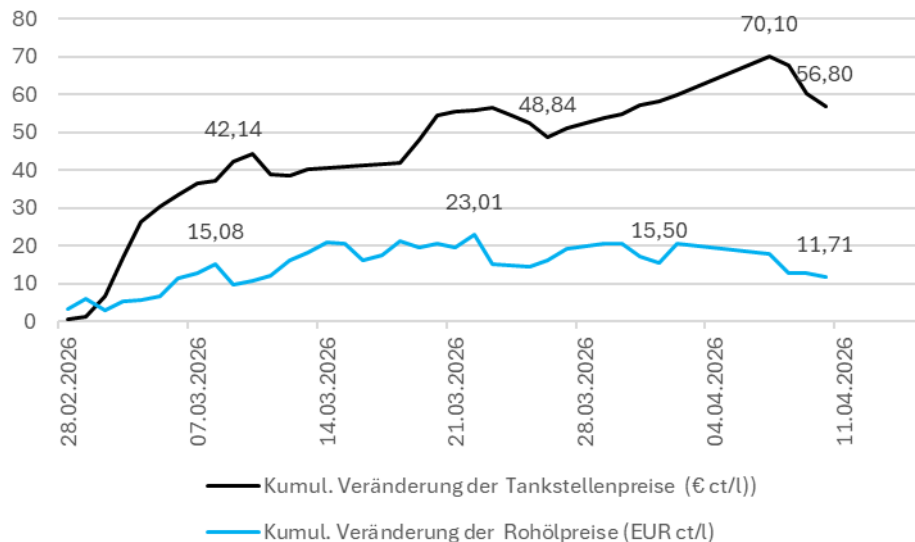
Abbildung 1: Entwicklung der Rohölpreise (USD/Barrel, Brent) und durchschnittlichen Tankstellenpreise am Beispiel Diesel in EUR pro Liter (bis 13. April inkl.).



Quelle: Eigene Berechnungen, Onvista, MTS-K

Von besonderer Bedeutung ist die Frage, ob und inwieweit die Preissteigerungen für die Endverbraucher auf die gestiegenen Rohölpreise zurückzuführen sind oder ob die Mineralölkonzerne die Situation ausnutzen, um ihre Margen im Downstream-Bereich (Raffinerie und Distribution) zu steigern. Dies könnte ein Indikator für die Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung der Mineralölkonzerne sein. Dazu vergleichen wir die Entwicklung der kumulierten Veränderungen der Rohölpreise und der durchschnittlichen Tankstellenpreise am Beispiel Diesel (Abb. 2)

Abbildung 2: Entwicklung der kumulierten Veränderungen der Rohölpreise und der durchschnittlichen Tankstellenpreise am Beispiel Diesel (jeweils € ct/Liter) (Zeitraum: 28.2.2026 bis 13.4.2026).

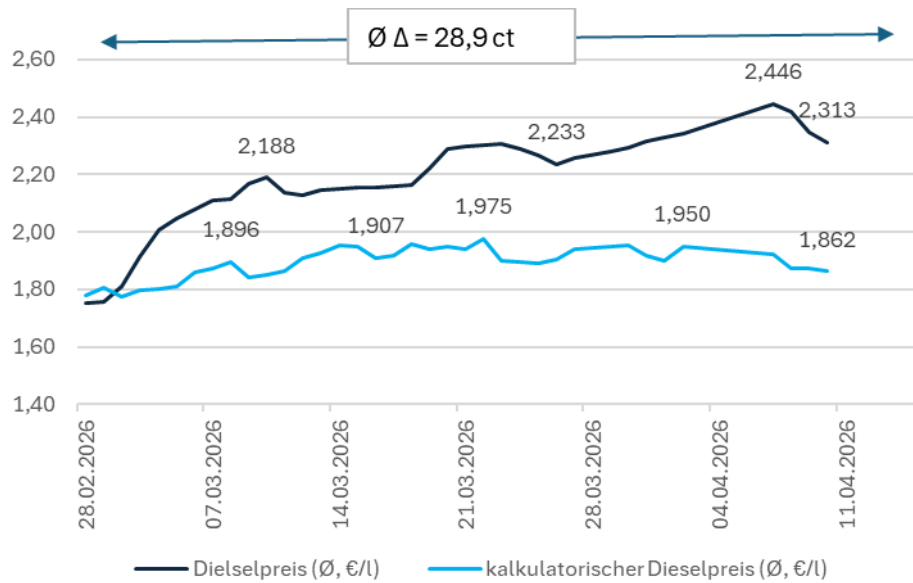


Quelle: Eigene Berechnungen

Abbildung 2 verdeutlicht, dass seit Ausbruch des Krieges die kumulierten Preisänderungen pro Liter Diesel in der Spitze bei ca. 23 € ct pro Liter Rohöl waren, während die Tankstellenpreise für einen Liter Diesel in der Spitze bei ca. 70 ct im Vergleich zum Vorkriegsniveau lagen. Im Betrachtungszeitraum vom 28.2.2026, dem Tag des Ausbruchs des Iran-Krieges, und dem 13.4.2026 lagen die kumulierten Preissteigerungen beim Diesel bis auf den ersten Tag durchgängig über den vergleichbaren Kostensteigerungen durch gestiegene Rohölpreise. An den ersten beiden Tagen des Krieges reagierten die Rohölpreise sofort, während die Tankstellenpreise erst mit ein bis zwei Tagen Verzögerung die Kostensteigerungen vollständig nachbildeten. Folglich sind die Gewinnmargen im Downstream-Bereich massiv angestiegen. Dies wird besonders deutlich, wenn man die tatsächlichen Endverbraucherpreise mit den Preisen vergleicht, die sich ergeben hätten, wenn nur die gestiegenen Rohstoffkosten an die Endkunden weitergegeben worden wären. Abbildung 3 zeigt, dass diese kalkulatorischen Preise beim Diesel zu keinem Zeitpunkt einen Preis von mehr als 2 € pro Liter gerechtfertigt haben. Tatsächlich lagen die Preise bei zeitweise mehr als 2,30 € bis ca. 2,40 € pro Liter Diesel.

Im Durchschnitt hat sich die Gewinnmarge für Diesel über den Zeitraum um durchschnittlich ca. 29 ct pro Liter erhöht. Ähnliches gilt für die Benzinsorten Super E10 und E5 (Abb. 3).

Abbildung 3: Vergleich der durchschnittlichen Tankstellenpreise mit den kalkulatorischen kostenneutralen Preisen am Beispiel Diesel in EUR pro Liter.



Quelle: Eigene Berechnungen

Einschränkend sei erwähnt, dass diese Analyse eine Durchschnittsbetrachtung ist und die Bandbreiten regional und zeitlich erheblich sein können. Zudem gibt es gewisse Unschärfen bei der Schätzung der effektiven Einkaufskosten pro Barrel bzw. Liter Rohöl, da der Rotterdamer Spot-Markt für Rohöl nicht etwa wie eine Börse eine offizielle Preisfeststellung durchführt. Außerdem werden nur etwa 20% pro Liter Rohöl in Diesel überführt. Aus den restlichen Bestandteilen wird vor allem Benzin und Kerosin gewonnen.

Was ist daraus zu folgern? Das Problem zu hoher und insbesondere in Zeiten der Angebotsverknappung stark steigender Raffineriemargen hängt an der hohen Marktmacht der wenigen integrierten Mineralölkonzerne. Eine temporäre Ermäßigung der Mineralölsteuer birgt die Gefahr, dass diese nur teilweise weitergeleitet wird. Das hat die Erfahrung aus dem Jahr 2022 gezeigt (Brühl, 2022). Eine Übergewinnsteuer dürfte rechtlich problematisch und praktisch sehr schwierig umsetzbar sein.

Der Autor schlägt einen anderen Lösungsansatz vor: In Zeiten starker Marktverzerrungen sollten die erlaubten Preisänderungen an den Tankstellen durch eine flexible Obergrenze gedeckelt werden. Diese Preisobergrenzen orientieren sich an den Rohölpreisen. Dadurch können zwar gestiegene Beschaffungskosten durch die Mineralölkonzerne an die Endverbraucher weitergegeben werden, aber eine Ausweitung der Gewinnmargen wird ausgeschlossen. Als Referenzpunkte könnte man den täglich neu festgesetzten Rohölpreis in Rotterdam oder einen täglich liquide gehandelten Futures-Preis mit kurzer Laufzeit (1 Monat) nehmen. Letzterer wird überwiegend an der ICE Futures Europe in London gehandelt.

Quellen

Brühl, V., Wirkung der Energiesteuersenkung auf Kraftstoffpreise, Wirtschaftsdienst, 2022, S. 652–654 DOI: 10.1007/s10273-022-3264-7

Diesel prices at gas stations have largely decoupled from crude oil prices since the Iran war – linking prices to oil benchmarks could be an option.

Abstract:

Since the Iran war, fuel prices in Germany have risen sharply. Our analysis shows that diesel prices at gas stations have increased much more than crude oil prices. On average, downstream margins for oil companies rose by 29 euro cents per liter of diesel during the period under review. To ensure that, in times of crisis, only actual changes in crude oil prices are passed on to end consumers, gas station prices could be linked to daily spot prices in Rotterdam or to short-term Brent futures contracts.

JEL: Q40, Q41

Keywords: Iran war, crude oil prices, gas station prices for diesel

Schlüsselwörter: Iran-Krieg, Rohölpreise, Tankstellenpreise für Diesel

Recent Issues

All CFS Working Papers are available at www.gfk-cfs.de.

No.	Authors	Title
742	Volker Brühl	Die Tankstellenpreise für Diesel sind von der Rohölpreisentwicklung seit dem Irankrieg stark entkoppelt – Preisbindung könnte Lösung sein
741	Alessandro Moro, Andrea Zaghini	GREEN IS THE NEW BLACK
740	Janosch Brenzel-Weiss, Winfried Koeniger, Arnau Valladares-Esteban	Tax Incentives, Portfolio Choice, and Macroprudential Risks
739	Andreas Fuster, Virginia Gianinazzi, Andreas Hackethal, Philip Schnorpfeil, Michael Weber	The Response of Debtors to Rate Changes
738	Hans Gersbach, Hugo van Buggenum, Sebastian Zelzner	Stablecoins as Private Money: A Policy Agenda
737	Volker Brühl, Marie-Therèse Radetzky, Oscar A. Stolper	Shaping the Compass? How Sustainability Preference Elicitation Guides Investor Demand
736	Volker Brühl	Die regulatorische Komplexität des European Green Deal – zu viel zu schnell?
735	Felix Rossmann, Jan Greitens, and Lisa Knoll	SMEs within a data-driven sustainable finance framework: A European Survey
734	Volker Brühl	The regulatory complexity of the European Green Deal – too much too fast?
733	Alessandro Moro, Andrea Zaghini	Cui prodest? The heterogeneous impact of green bonds on companies' ESG score