



---

## **Stellungnahme**

Professor Dr. Justus Haucap

Düsseldorf Institute for Competition Economics (DICE)

Heinrich-Heine University of Düsseldorf

---

Gesetzentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Gesetzes zur Anpassung  
von Kraftstoffpreisen und zur Änderung des Gesetzes gegen  
Wettbewerbsbeschränkungen (Kraftstoffmaßnahmenpaket)**

BT-Drucksache 21/4744

Dem Ausschuss ist das vorliegende Dokument in nicht barrierefreier Form zugeleitet worden.

**Siehe Anlage**

---

DICE Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf ☒ 40204 Düsseldorf

An den Vorsitzenden des  
Ausschusses für Wirtschaft und Energie  
des Deutschen Bundestages  
Christian Freiherr von Stetten, MdB  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

**Professor Dr. Justus Haucap**  
Direktor

Telefon +49 211 81 [REDACTED]  
Telefax +49 211 81 [REDACTED]  
haucap@dice.hhu.de

Düsseldorf, 19.03.2026

## Stellungnahme für die Anhörung im Ausschuss für Wirtschaft und Energie des Deutschen Bundestages am 20. März 2026 zum „Kraftstoffmaßnahmenpaket“ (BT-Drucksache 21/4744)

Düsseldorf Institute  
for Competition Economics

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

ich freue mich sehr über die Einladung zur Anhörung zum „Kraftstoffmaßnahmenpaket“. Anbei finden Sie, wie erbeten, allgemeine schriftliche Ausführungen zum Thema.

**Heinrich-Heine-Universität  
Düsseldorf**

DICE  
Universitätsstraße 1  
D-40225 Düsseldorf  
Germany

www.dice.hhu.de  
www.hhu.de

### Vorbemerkungen

1. Nach Ausbruch des Irankrieges sind international sowohl die Preise für Rohöl als auch für Kraftstoffe im Großhandel enorm angestiegen. Dieser Preisanstieg ist in Folge der Verknappung des Angebots (ausgelöst durch die Schließung der Straße von Hormus sowie einem reduzierten Ölangebot aus dem Iran und anderen Ländern) wenig überraschend.
2. Ebenso wenig überraschend ist, dass sich die erhöhten Rohölpreise in erhöhten Preisen für Kraftstoffe im Großhandel niederschlagen und diese sich wiederum in erhöhten Preisen an der Tankstelle wiederfinden. Allerdings scheint sich dieser Preisanstieg in Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Staaten besonders schnell und auch besonders deutlich vollzogen zu haben.
3. Vorläufigen Analysen zufolge, welche ich mit meinem Mitarbeiter Leonard Gregor angestellt habe, ist seit Kriegsbeginn insbesondere im Großhandel die Marge angestiegen. Dies erinnert an den Preisanstieg in Folge des russischen Angriffs auf die Ukraine im Jahr 2022. Unsere Analysen zeigen, dass damals die Raffineriemargen in Deutschland im Vergleich zur sog. ARA-Großhandelsregion (ARA=Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen) um etwa 5 bis 6 Cent pro Liter gestiegen sind.<sup>1</sup> Die aktuelle Situation weist deutliche Ähnlichkeiten zur Situation 2022 auf.

<sup>1</sup> Gregor, L. & Haucap, J. (2026): Energy Markets at War: The Effect of the Russian Invasion of Ukraine on Refinery Margins, CESifo Paper Nr. 12553,

4. Ob dieser Anstieg ein missbräuchliches Verhalten der Raffinerien reflektiert, ist gleichwohl nicht ohne Weiteres klar. Denkbar ist etwa auch, dass aufgrund der aktuell sehr volatilen Rohölpreise und der unsicheren weiteren Entwicklung des Krieges im Nahen Osten und der zukünftigen Ölversorgung die Preise eine gewisse Risikoprämie beinhalten.

5. Vor diesem Hintergrund ist von allzu überhasteten Maßnahmen abzuraten. Das nun von der Bundesregierung vorgelegte Maßnahmenpaket scheint mir im Wesentlichen geeignet zu sein, um mit verhältnismäßigen Mitteln auf die Problematik zu reagieren. Gleichwohl sehe ich noch einige Verbesserungsmöglichkeiten.

6. Die aus Österreich übernommene Idee, Tankstellenpreise nur einmal am Tag zu ändern, kann es für Verbraucherinnen und Verbraucher einfacher machen, Preise zu vergleichen. Ob dadurch die Preise nachhaltig gesenkt werden können, ist allerdings nicht klar. Hierzu gibt es in der Literatur unterschiedliche Befunde.<sup>2</sup>

7. Im Gesetzentwurf ist aktuell 12.00 Uhr mittags als Zeitpunkt für die mögliche Preiserhöhung vorgesehen. Hier wäre zu überlegen, ob nicht auch ein Zeitpunkt in den Abendstunden, etwa um 20.00 Uhr, sinnvoll wäre, aus zwei Gründen: Erstens haben viele Autofahrerinnen und Autofahrer inzwischen gelernt, dass es am günstigsten ist, in den frühen Abendstunden (zwischen 18.00 Uhr und 20.00 Uhr) zu tanken. Diese müssten „umlernen“, wenn es nun immer zwischen 11.00 und 12.00 Uhr am günstigsten ist. Zweitens ist es möglich, dass mehr Tankstellen als bisher abends schließen, wenn sie die Preise für die Nacht nicht erhöhen können. Zugleich dürfte der Anreiz zur Preissenkung am Nachmittag geringer ausfallen, wenn man sich durch diese Preissenkungen die Marge in der Nacht „kaputtmacht“. Daher halte ich es für erwägenswert, den Zeitpunkt für die Preiserhöhung auf den Abend zu legen.

8. Das „österreichische Modell“ besteht eigentlich aus zwei Komponenten. Dies ist zum einen die erwähnte „Eine-Preiserhöhung-am-Tag“-Regel, zum anderen eine Vorschrift, dass nur die billigsten 50 Prozent der Tankstellen in den Preisvergleichs-Apps angezeigt werden. Die bisherige Evidenz zeigt, dass diese Regel zusätzlichen Wettbewerbsdruck entfalten kann, weil jede Tankstelle in die Anzeige kommen will (so wie jeder Einzelhändler bei Google auf die erste Seite der Suchtreffer kommen möchte). Eine aktuelle Studie zeigt, dass dieser Mechanismus den Wettbewerb unter Tankstellenverschärft.<sup>3</sup>

9. Rechtstechnisch ließe sich das umsetzen, indem das BMW-Ermächtigt wird, dies durch die Rechtsverordnung zur MTS-K zu regeln, und § 47k Abs. 8 GWB um folgende neue Nummer 6 ergänzt würde:

„6. nähere Bestimmungen zu einer Beschränkung der Veröffentlichung oder Weitergabe der Preisdaten an Verbraucherinnen und Verbraucher durch Anbieter von Verbraucherinformationsdiensten nach Absatz 5 auf die niedrigsten Kraftstoffpreise zu erlassen.“

---

<https://www.ifo.de/en/cesifo/publications/2026/working-paper/energy-markets-war-effect-russian-invasion-ukraine-refinery-margins>

<sup>2</sup> Vgl. etwa 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 (4), <https://doi.org/10.1007/s10842-024-00438-1>, und die dort zitierte Literatur.

<sup>3</sup> Martin, S. (2024), Market transparency and consumer search—Evidence from the German retail gasoline market. *RAND Journal of Economics*, 55, S. 573-602. <https://doi.org/10.1111/1756-2171.12485>

10. Von einer noch strikteren Einschränkung der Preissetzung an Tankstellen ist ebenso wie von Tankrabatten und ähnlichen Maßnahmen abzuraten, denn drastische Maßnahmen können leicht auch drastische Nebenwirkungen haben, die man sich nicht wünscht. Echte Preisobergrenzen etwa können schnell die Versorgung gefährden. Ein Tankrabatt ist für den Steuerzahler enorm teuer und überhaupt nicht treffsicher. Hier profitiert auch der berühmte Porschefahrer, und die Mineralölgesellschaften reichen das erfahrungsgemäß auch nicht komplett zu 100% durch.

11. Wenn Spritpreiserhöhungen nur noch drei Mal in der Woche erlaubt wären, so wie in Österreich geplant, kann dies ebenfalls kontraproduktiv sein. Denn je seltener sich die Preise ändern, desto einfacher wird tendenziell die Koordination zwischen den Anbietern. Diese neue Regel kann deswegen in Österreich schnell andere Effekte haben als intendiert ist. Zudem ändern sich die Rohölpreise als auch die Großhandelspreise für Kraftstoffe in Europa täglich. Wenn die Tankstellen bei täglich stark schwankenden Großhandelspreisen nicht auch täglich reagieren können, dann werden die Tankstellen eine Risikoprämie veranschlagen, die sich dann im Benzinpreis wiederfindet. Das kann also durchaus nach hinten losgehen. Ratsam ist, erst einmal abzuwarten, wie sich diese Regel in Österreich bewährt oder auch nicht und dies in die geplante Evaluation des Gesetzes in Deutschland nach einem Jahr mit einzubeziehen.

12. Markteingriffe auf Ebene der Tankstellen können zwar eine gewisse Wirkung zur Steigerung des Wettbewerbs unter Tankstellen entfalten. Gleichwohl adressieren sie nicht den eigentlichen Kern des Problems der Marktmacht im Kraftstoffbereich, da Marktmacht vor allem auf Raffinerieebene zu verorten ist.

13. Vor diesem Hintergrund erscheinen die beiden Maßnahmen zur Stärkung der Missbrauchsaufsicht im Kartellrecht sinnvoll. Diese bringen zwar keine schnelle Linderung, können aber dazu beitragen, die Probleme langfristig und auch nachhaltig zu lösen.

14. Die Stärkung der Missbrauchsaufsicht im Kraftstoffgroßhandel durch eine Umkehrung der Darlegungs- und Beweislast zugunsten der Kartellbehörden durch Einführung des neuen § 29a GWB kann eine gewisse abschreckende Wirkung entfalten und damit Preiserhöhungen perspektivisch beschränken.

15. Auch die Vereinfachung des kartellbehördlichen Verfahrens im Nachgang zu Sektoruntersuchungen (§ 32f GWB) stärkt die Kartellrechtsdurchsetzung, da so Erkenntnisse aus einer Sektoruntersuchung zeitnah berücksichtigt werden können.

### **Interessenverknüpfungen**

16. Keine.