



Stellungnahme
Monopolkommission

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

Siehe Anlage

Monopolkommission · Kurt-Schumacher-Str. 8 · 53113 Bonn

Ausschuss für Wirtschaft und Energie
z.Hd. Christian Freiherr von Stetten, MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Prof. Tomaso Duso

Vorsitzender

Tel +49 228 338882-0

vorsitzender@monopolkommission.bund.de

www.monopolkommission.de

Bonn, 19.03.2026

Schriftliche Stellungnahme von Professor Tomaso Duso für die öffentliche Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft und Energie des Deutschen Bundestages am 20. März 2026

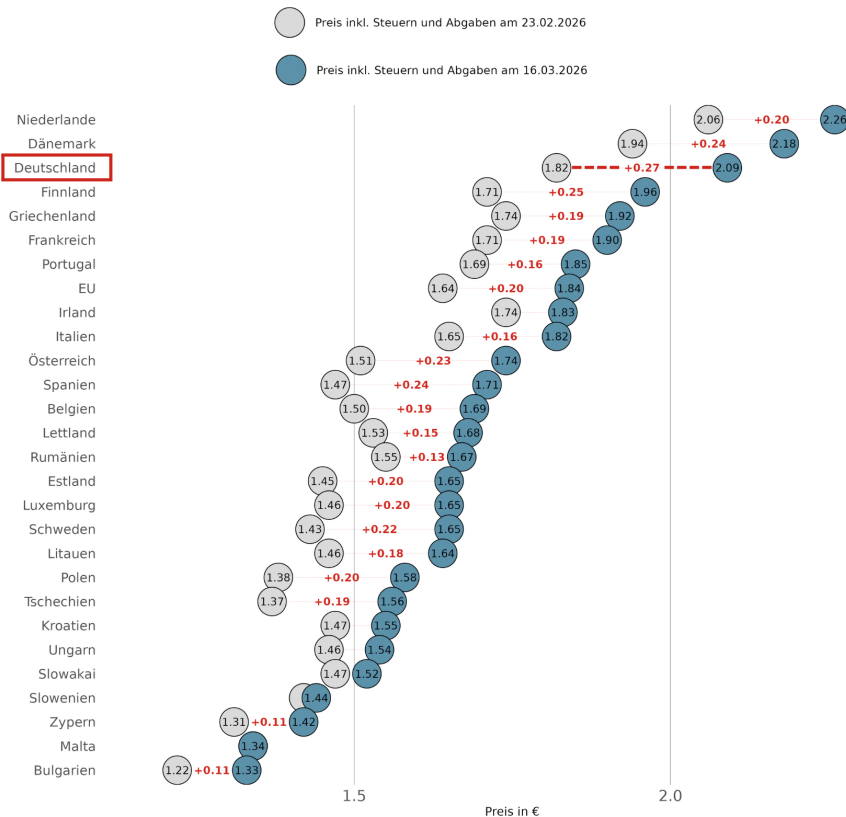
Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die aktuellen Preisentwicklungen auf den Kraftstoffmärkten sind zunächst vor dem Hintergrund der internationalen Rohölmärkte zu betrachten. Wenn der Rohölpreis infolge geopolitischer Krisen deutlich steigt, führt dies regelmäßig auch zu höheren Kraftstoffpreisen. Solange die angespannte Lage auf den Rohstoffmärkten anhält, ist daher nicht mit einer raschen Rückkehr zu deutlich niedrigeren Kraftstoffpreisen zu rechnen. Dieser Effekt ist eine normale Reaktion auf knappe Ölmengen, deren Wirkungen unerfreulich aber notwendig sind.

Gleichzeitig deuten die aktuellen Daten der EU-Kommission (Weekly Oil Bulletin, Stand 19.03.2026) darauf hin, dass die Preisentwicklung in Deutschland im europäischen Vergleich (weiterhin) auffällig ist. Zwar haben viele andere Mitgliedstaaten in den vergangenen Tagen beim Preisanstieg aufgeholt. Dennoch spricht der europäische Vergleich dafür, dass der Preisanstieg in Deutschland sehr zeitnah sowie überproportional stark weitergegeben wurde. Die beigefügte Grafik zeigt dies anhand der aktuellsten Daten (Erhebungstichtag in Deutschland war der 16.03.2026) für Otto-Kraftstoff (Diesel ist demgegenüber durch weitere Effekte beeinflusst, u. a. weil er importiert werden muss).

Die übermäßige Preissteigerung in Deutschland kann als Wettbewerbsproblem interpretiert werden. Hinzu kommt, dass der Kraftstoffgroßhandel durch gegenseitige Lieferbeziehungen, eine hohe Marktverflechtung und teilweise vertikal integrierte Unternehmensstrukturen ge-

prägt ist. Solche Strukturen können stillschweigende Koordinierung gerade im Fall von Kostenanstiegen begünstigen, ohne dass es einer ausdrücklichen oder nachweisbaren rechtswidrigen Absprache bedarf.



In Deutschland sind zwei Herausforderungen auf verschiedenen Ebenen zu unterscheiden:

1. **Großhandels-, bzw. Raffinerieebene:** Strukturelle Marktprobleme können zu übermäßig hohen Preisen auf den vorgelagerten Wertschöpfungsstufen führen. Eine aktuelle Untersuchung (Haucap/Gregor, 2026) zeigt, dass im Zuge des Ausbruchs des Ukraine-Konflikts Raffinerien starke Margensteigerungen erzielten.
2. **Tankstellenebene:** Verbraucherinnen und Verbraucher sind an Tankstellen häufigen Preisänderungen ausgesetzt. Dies führt dazu, dass sie zunehmend seltener während sogenannten Preistälern tanken.

Vor diesem Hintergrund bewerte ich die von der Bundesregierung vorgeschlagenen Maßnahmen im Kraftstoffmaßnahmenpaket grundsätzlich positiv. In Bezug auf die Raffinerieebene befürworte ich Maßnahmen, die den Wettbewerb in diesem strukturellen Oligopol stärken. Diese können über das in § 32f GWB vorgesehene neue Wettbewerbsinstrument umgesetzt

werden. Allerdings verläuft das Verfahren nach der im letzten Jahr abgeschlossenen Sektoruntersuchung bisher zu langsam. Ich begrüße, dass der Bundestag das Instrument des § 32f GWB mit dem Gesetzentwurf des Kraftstoffmaßnahmenpakets stärken will.

Die Ausweitung der speziellen Missbrauchsaufsicht durch Aufnahme von § 29a GWB scheint mir derzeit weniger sinnvoll. Die Erfahrungen mit der spezifischen Missbrauchsaufsicht in anderen Märkten sind nicht überzeugend; es gibt auch keine klare Begründung, die Missbrauchsaufsicht in einzelnen Märkten anders auszugestalten als generell.

Auf Tankstellenebene begrüße ich eine Regelung nach dem Vorbild des österreichischen Modells, wonach Tankstellen nur zu einem festgelegten Zeitpunkt Preise erhöhen dürfen, während Preissenkungen weiterhin jederzeit möglich bleiben. Ein solcher Mechanismus gibt insbesondere Verbraucherinnen und Verbrauchern Orientierung und kann zudem die Preisdynamik dämpfen.

Allerdings möchte ich dringend darauf hinweisen, dass die Wirkung der beabsichtigten Regulierung der Tankstellenpreise von der Ausgestaltung abhängt. Dies betrifft einerseits den Zeitpunkt der Preiserhöhungen, der beispielsweise auch auf Abendzeiten gelegt werden könnte. Eine mögliche Vorgehensweise wäre, unterschiedliche Erhöhungszeitpunkte zeitlich begrenzt in regionalen Modellversuchen zu erproben und die Auswirkungen systematisch zu evaluieren. Der zweite Aspekt betrifft die Initiierung eines Preissenkungswettbewerbs nach dem Erhöhungszeitpunkt, der durch die Sichtbarkeit von Tankstellenpreisen in digitalen Vergleichsportalen verstärkt werden könnte. In Österreich wird der Wettbewerb dadurch verstärkt, dass der Preisvergleich des Regulierers E-Control nur die 50 % der günstigsten Preise anzeigt. Die Wirksamkeit dieser Regelung wird durch eine aktuelle Studie bekräftigt (Martin, 2024). **Eine vergleichbare Umsetzung wäre auch in Deutschland möglich und sollte daher dringend in das Kraftstoffmaßnahmenpaket aufgenommen werden.**

Um die geeignete Umsetzung auf dem deutschen Markt vornehmen zu können, bietet es sich an, die Ermächtigung für den Regelungsumfang der Rechtsverordnung zu erweitern, die den Zugang zu den Echtzeit-Daten regelt. Hier könnte in § 47k Abs. 8 GWB eine Regelung aufgenommen werden, wonach durch die hier vorgesehene Rechtsverordnung der Zugang auf die niedrigsten Preise begrenzt werden kann: „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.“

PROF. TOMASO DUSO