

Warum der Spritpreisdeckel nach belgischem oder luxemburgischen Vorbild keine Lösung ist

Als Reaktion auf die hohen Spritpreise hat das Bundeskabinett Ende September 2026 nicht nur eine Senkung der Energiesteuer, sondern auch einen „Spritpreisdeckel“ angekündigt, „nach dem Vorbild Luxemburgs oder Belgiens“. Dieser soll bis zum 1. Januar 2027 zusammen mit der Mineralölindustrie erarbeitet werden.¹

Bei einem Spritpreisdeckel legt der Staat regelmäßig Höchstpreise für Benzin und Diesel fest. Zugrunde liegt eine Formel, welche u.a. die Entwicklung der Raffineriepreise, die Kosten für Transport und eine bestimmte Gewinnmarge berücksichtigt. Befürworter:innen versprechen sich sinkende Spritpreise ohne Kosten für den Staat.

Der Spritpreisdeckel ist die falsche Lösung. Entweder senkt er die Spritpreise spürbar, setzt damit aber Anreize für Mehrverbrauch von Öl und verfestigt so die fossile Abhängigkeit. Oder – und das ist die wahrscheinlichere Variante – der Mechanismus wird wirkungslos bleiben, vulnerable Gruppen sind weiter stark belastet und die Ölkonzerne fahren weiter ihre Übergewinne ein. Es droht hier viel Zeit und Energie in ein wirkungsloses Feigenblatt für die Ölkonzerne verschwendet zu werden.

Sinnvoller wäre es stattdessen, die Menschen mit **Direktzahlungen** zu entlasten sowie **Anreize zur Einsparung von Öl**, wie etwa ein günstigeres Deutschlandticket, zu geben. Finanziert werden kann das sinnvollerweise aus einer **Übergewinnsteuer**.

Im Detail:

1. Deckel löst das Problem der Öl-Abhängigkeit nicht

Schon in seiner Grundidee geht der Spritpreisdeckel in die falsche Richtung. Dass Verbraucher:innen in Deutschland so hart getroffen sind von den hohen Spritpreisen, liegt an der Abhängigkeit von Ölimporten und den extrem volatilen Weltmarktpreisen. Sollte ein Preisdeckel tatsächlich so scharf gestellt werden, dass die Preise sinken, würden Anreize zum Einsparen entfallen. Niedrige Preise kurbeln den Konsum an, statt ihn zu senken. Das Problem der Abhängigkeit von fossilen Energien würde so verfestigt statt behoben.

2. Fast unvermeidlich: Der Deckel wird zu hoch angesetzt

Wahrscheinlicher ist es, dass der Preisdeckel keine Wirkung entfaltet, weil der Maximalpreis zu hoch angesetzt wird. Der Ölmarkt ist sehr komplex und viele Abgeordnete, Ministerien und Behörden sind nicht mit den Details vertraut. Hier besteht ein großes Ungleichgewicht gegenüber der Mineralölindustrie, die bei den Verhandlungen nach Planung der Bundesregierung mit am Tisch sitzen soll. Das

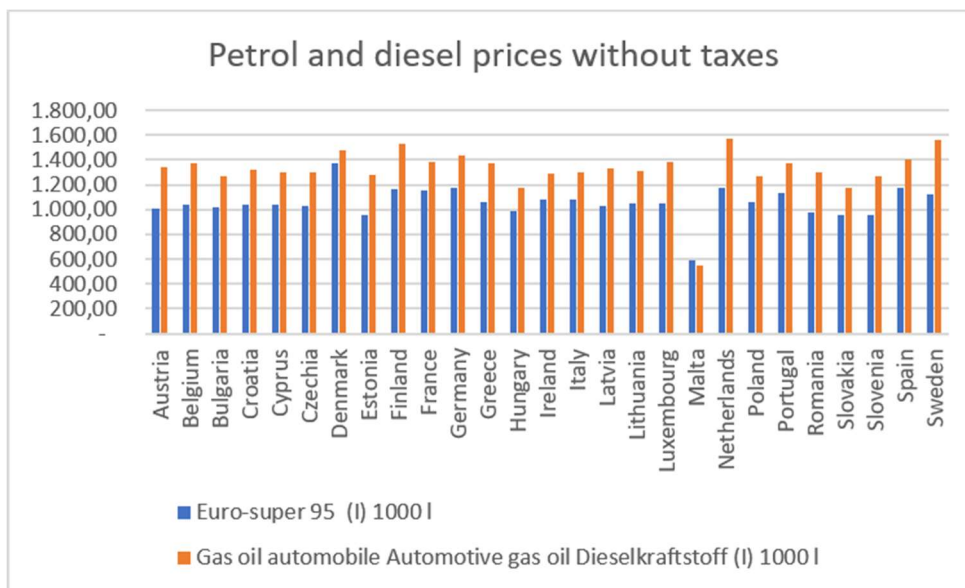
¹ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/bund-und-laender-beschliessen-spritpreis-entlastungspaket-2453198>

Risiko ist hoch, dass die Formel für den Maximalpreis so großzügig ausfallen wird, dass sie letztlich keinen preissenkenden Effekt haben wird. Dass die Bundesregierung schon angekündigt hat, besondere Priorität auf die Versorgungssicherheit zu legen, deutet schon die Richtung an: der Maximalpreis wird eher zu hoch als zu niedrig angesetzt.

3. Luxemburg und Belgien: Der Deckel ist kein Deckel

Die „Spritpreisdeckel“ in Belgien oder Luxemburg sind keine festen Deckel, sondern lediglich flexible, zeitlich begrenzte Höchstpreise. In beiden Ländern setzen Ministerien täglich (in Belgien) oder mehrmals pro Woche (in Luxemburg) Maximalpreise für Tankstellen fest, basierend auf einer Formel aus raffinierten Endprodukte auf dem Rotterdamer Markt, Transport- und Lagerkosten, Vertriebsmargen, Versicherungen sowie Steuern und weitere Abgaben. Das führt eher zu einer Glättung denn zu einer Senkung der Preise. Preissteigerungen im Großhandel kommen erst verzögert bei den Endkunden an – sinkende Preise auch.

Dass die Spritpreise in Belgien und vor allem in Luxemburg niedriger als in Deutschland sind, liegt primär an niedrigeren Steuern und Abgaben (Energiesteuer, CO₂-Abgaben, THG-Quoten) und geringere Logistikkosten. Ohne Steuern und Abgaben waren die Tankstellenpreise zuletzt für Benzin nur 13 Cent und für Diesel nur 5 Cent günstiger als in Deutschland.



Quelle: EU Weekly Oil Bulletin, Zahlen vom 21.09.2026

In Belgien führt weniger der Deckel, sondern vielmehr ein größerer Wettbewerb im Markt zu leicht niedrigeren Vorsteuer-Preisen.² Nicht zu vergessen ist auch, dass es auch in Deutschland große regionale Unterschiede bei den Preisen gibt.

4. Luxemburg und Belgien: Margen der Raffinerien bleiben unangetastet

Die größten Gewinnsteigerungen lassen sich derzeit bei den Raffinerien beobachten. Der Abstand zwischen dem Einkaufspreis für Rohöl und dem Verkaufspreis für fertige Ölprodukte hat sich seit März massiv geweitet. In normalen Zeiten verdienen

² Bukold (2026). <https://www.energycomment.de/spritpreisdeckel-nach-belgischem-vorbild-sechs-argumente-die-dagegen-sprechen/>

die Raffinerien brutto um die 20 Dollar je Barrel Diesel oder Benzin (der „Crack Spread“, also der Preisabstand zwischen einem Fass Rohöl und einem Fass Diesel oder Benzin). Im Moment liegen diese Margen mit 80 Dollar (Diesel) bzw. knapp 40 Dollar je Barrel (Benzin) weit darüber.³

Soaring oil refining profits

Global refining margins have soared to record highs since the start of the Iran war



Note: 3-2-1 US refining margins, NWE cracking margins in \$ per barrel

Source: LSEG | Ron Bousso

Quelle der Grafik: <https://www.reuters.com/commentary/reuters-open-interest/cash-rich-oil-majors-face-post-iran-strategy-rethink-bousso-2026-09-28/>

Diese Raffineriemargen bleiben beim Spritpreisdeckel in Belgien und Luxemburg aber unbeachtet. Die deutschen Ölraffinerien sind fast alle in Hand der großen Mineralölkonzerne. Werden die Raffineriepreise mit dem Spritpreisdeckel lediglich weitergereicht, beschneidet der Staat diese satten Übergewinne der Mineralölwirtschaft also nicht, sondern segnet sie quasi ab.

5. Luxemburg und Belgien: Undurchsichtige Preise werden übernommen

Die Raffinerien in Westeuropa reagieren mit ihren Preisen auf die geopolitischen Krisen weltweit. Aber auch die beiden dominierenden Preisagenturen Argus Media und S&P Global (Platts) beeinflussen auf sehr intransparente Weise die Preisbildung.⁴ Diese erstellen Preisempfehlungen für den Großhandel von Diesel und Benzin auf Basis freiwillig gemeldeter Transaktionen von Marktakteuren. Das **Manipulationsrisiko** ist groß – wenige, gezielt zu hoch angesetzte Deals, können den Preis nach oben oder unten bewegen. Durch die Veröffentlichung von sehr detaillierten Marktinformationen können sich Marktteilnehmer stillschweigend auf ein zu hohes Preisniveau einigen. Das Bundeskartellamt hat deswegen schon ein Verfahren gegen die Agenturen eingeleitet.⁵

Sowohl Belgien als auch Luxemburg übernehmen ungeprüft die Preise dieser Preisagenturen. Auch das in Deutschland zuständige Wirtschaftsministerium hätte keine Alternative dazu.

³ Greenpeace (2026). https://www.greenpeace.de/publikationen/Uebergewinne_Tankstellen_09_2026.pdf

⁴ Bukold (2026). <https://www.energycomment.de/spritpreisdeckel-nach-belgischem-vorbild-sechs-argumente-die-dagegen-sprechen/>

⁵ Bundeskartellamt (2025).

https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Meldung/DE/Pressemitteilungen/2025/03_06_2025_Verfahren_32f.html

6. Deutschlands Tankstellenmarkt ist viel komplexer als in Belgien oder Luxemburg

Belgien hat 3.000 Tankstellen, Luxemburg sogar nur 230. Beide Länder werden fast ausschließlich über die Raffinerien in Rotterdam und Antwerpen versorgt. In Deutschland ist der Markt mit ca 14.000 Tankstellen, 12 Raffinerien und **sehr unterschiedlich langen Transportwegen** zwischen Raffinerien und Tankstellen (von null bis weit über 100 km) viel komplexer. Es ist unklar, wie hier ein einheitlicher „Spritpreisdeckel“ für ganz Deutschland funktionieren sollte.⁶ Ein spezielles Problem, das Belgien und Luxemburg nicht haben, sind die deutlich höheren Preise an **Autobahntankstellen**. Würde der Maximalpreis auch hier gelten, wäre mit erbittertem Widerstand der Betreiber und der Tank & Rast-Investorengruppe zu rechnen.

7. Feigenblatt und Verzögerungstaktik

Der Spritpreisdeckel liefert der Bundesregierung und der Mineralölindustrie ein perfektes Feigenblatt, um die Diskussion über die ungerechtfertigten Übergewinne der Ölkonzerne verstummen zu lassen. Fast 6 Milliarden Euro Übergewinne sind im deutschen Tankstellenmarkt zwischen 1.3. Und 15.9.2026 entstanden.⁷ Die Aushandlung schindet Zeit und die finale Rechenformel würde Objektivität und Kontrolle der Lage suggerieren, obwohl Spritpreise weiter hoch bleiben oder sogar noch weiter steigen. Die Krisenprofiteure, also die Raffineriebetreiber und damit vor allem die Mineralölkonzerne, wären mal wieder davongekommen.

8. Die bessere Lösung: Übergewinnsteuer, Direktzahlungen, Unabhängigkeit von Öl

Das smartere, wirkungsvollere und einfachere Instrument wäre eine Übergewinnsteuer kombiniert mit gezielten Entlastungsmaßnahmen. Erstens ist eine Übergewinnsteuer administrativ leichter umzusetzen, weil die Gewinnentwicklung einfach zu ermitteln ist. Zweitens setzt die Preissteigerung für Verbraucher:innen Anreize für weniger Ölverbrauch und den Umstieg auf Alternativen wie E-Auto, ÖPNV oder Fahrrad. Und drittens hat der Staat über die Einnahmen Möglichkeit gezielt per Direktzahlungen Menschen zu entlasten, die es wirklich brauchen, und in den Ausbau der Alternativen zu investieren und so die Abhängigkeit von Öl zu reduzieren.

1.10.2026

Ansprechpartnerin:

Lena Donat

Political Advisor, Mobilität & Klimaschutz

lena.donat@greenpeace.org

⁶ Bukold (2026). <https://www.energycomment.de/spritpreisdeckel-nach-belgischem-vorbild-sechs-argumente-die-dagegen-sprechen/>

⁷ Greenpeace (2026). https://www.greenpeace.de/publikationen/Uebergewinne_Tankstellen_09_2026.pdf