

Übergewinne im deutschen Tankstellenmarkt

Nach dem Ende des Tankrabatts - Rückkehr zur Normalität?



Autor:

Dr. Steffen Bukold
EnergyComment Hamburg
bukold@energycomment.de
+49.40.20911848

Im Auftrag von:

Greenpeace e.V.

Hamburg 8. Juli 2026

Titelbild: KI-generiert

1. Ölkrise: Die Situation im Juli

Die Lage am Persischen Golf blieb in den letzten Wochen vergleichsweise ruhig. Zahlreiche Tanker konnten die Straße von Hormus passieren. Die US-Sanktionen gegen iranische Ölexporte wurden aufgehoben.

Die Wirkung auf die Rohölpreise war unübersehbar. Sie lagen in der ersten Juli-Woche mit knapp über 70 Dollar je Barrel wieder auf dem Niveau vom Februar, also vor Ausbruch der Irankonflikts.

Gestern Abend (7. Juli) zeigte sich allerdings, wie brüchig der Waffenstillstand ist. Iranische Streitkräfte griffen mehrere Tanker sowie US-Stützpunkte in der Region an. Das US-Militär bombardierte kurz darauf iranische Stellungen. Washington setzte die Ölsanktionen gegen den Iran wieder in Kraft. Der Tankerverkehr durch die Straße von Hormus kam zum Stillstand.

Die Folgen dieser Eskalation lassen sich im Moment noch nicht einschätzen. Die Ölpreise sind zwar über Nacht gestiegen, bleiben aber bisher weit unter dem Krisenniveau der letzten Monate.

Trotz der Spannungen also Rückkehr zur Normalität? Ende Juni lief der zweimonatige Tankrabatt aus. Sind jetzt auch die Preise für Benzin und Diesel wieder auf einem „normalen“ Niveau?

Zunächst ein Blick auf die Ölbörsen und die Großhandelsmärkte. Die Abbildung auf der nächsten Seite bestätigt den Preistrutsch bei **Rohöl**, also dem Rohstoff für die Ölprodukte (Benzin, Diesel/Heizöl, Jet Fuel usw.). Sie sind vor allem im Juni stark gefallen.

Aber das gilt nicht für **Benzin** und **Diesel**. Hier haben sich die Preise vom Abwärtstrend abgekoppelt. Die Preise für Benzin haben sich seit Mitte Juni kaum von der Stelle bewegt. Die Dieselpreise sind sogar wieder gestiegen.

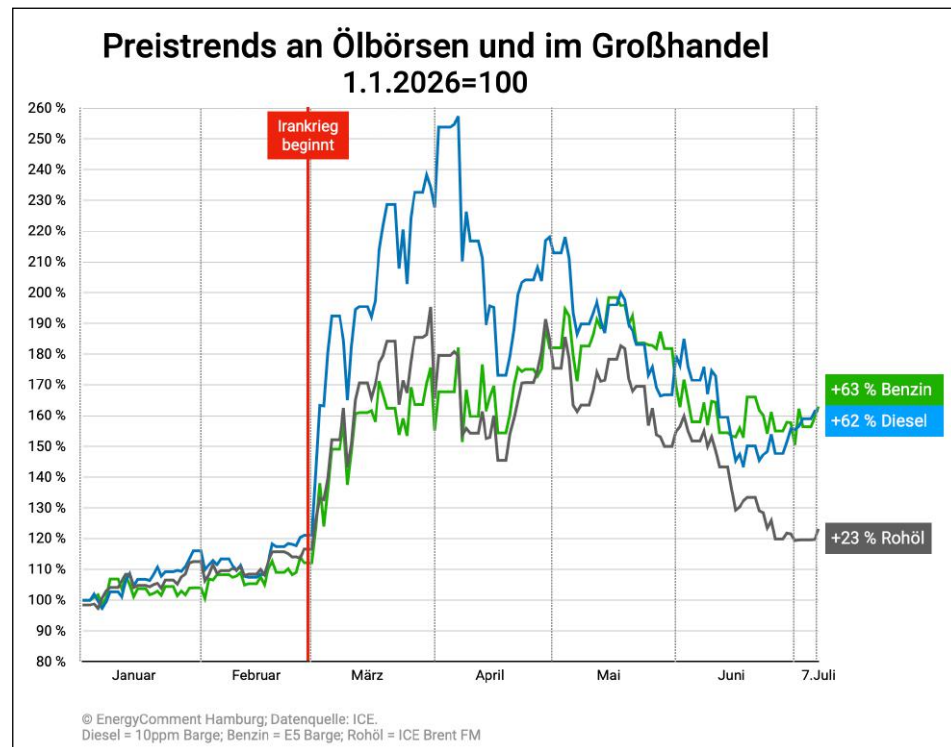
Vergleicht man die aktuellen Großhandelspreise mit der Situation zu Jahresbeginn werden die Unterschiede deutlich: Rohöl ist seit dem 1. Januar 2026 um 23 Prozent teurer geworden, Diesel jedoch um 62 Prozent und Benzin um 63 Prozent.

Angesichts der problemlosen Versorgung der deutschen Raffinerien mit Rohöl kann diese Preisschere nicht durch höhere Kosten oder eine knappe Versorgung erklärt werden.

- Bei Dieselkraftstoff kann sich Deutschland weitgehend selbst versorgen. Im März und April 2026 lagen die Deselexporte sogar über den Dieselimporten.
- Bei Benzin liegt die Eigenversorgung seit vielen Jahren weit über 100 Prozent, so dass Benzin in großen Mengen exportiert werden kann.¹

¹ Eigenproduktion der Raffinerien und Außenhandelssaldo (Importe minus Exporte). Vgl. Bafa: Amtliche Mineralölstatistik, 2025/2026 (www.bafa.de). Der deutsche Dieselmärkt wird zusätzlich durch die sehr geringe Nachfrage nach Heizöl seit Anfang März entlastet.

Die Preissituation lässt nur den Schluss zu, dass es der deutschen Mineralölwirtschaft gelungen ist, ihre Gewinnmargen zu Lasten der Verbraucherinnen und Verbraucher massiv auszuweiten.



2. Das Thema: Übergewinne im Tankstellenmarkt

Die Tankstellenpreise in Deutschland kletterten kurz nach Kriegsbeginn auf das höchste Niveau seit dem Jahr 2022, dem ersten Jahr des Ukrainekriegs. Damals erzielten die Mineralölkonzerne historische Rekordprofite auf Kosten der Verbraucherinnen und Verbraucher. Der Vorwurf wurde von der Mineralölwirtschaft zunächst bestritten, bestätigte sich aber wenig später in den Konzernbilanzen.² Das wird wohl auch in den Konzernbilanzen für das zweite Quartal 2026 bestätigt werden, die ab Ende Juli veröffentlicht werden.

Schon in unserer **ersten Analyse Mitte März 2026** wurde deutlich, dass sich die Tankstellenpreise weit von ihrer wichtigsten Kostenbasis, den Rohölpreisen, entfernt hatten.³ In den ersten Kriegswochen wurden im deutschen Tankstellenmarkt tägliche Übergewinne von durchschnittlich **21,1 Mio. Euro** erzielt.

² Vgl. hierzu: S. Bukold: Oil Profits in Times of War. An EU-wide analysis of higher margins on the sale of diesel and petrol since the beginning of the Ukraine war, Hamburg/Wien 2022. S.Bukold: The Dirty Dozen. The Climate Greenwashing of 12 European Oil Companies, Hamburg/Wien 2023, S.8.

³ https://www.greenpeace.de/publikationen/Uebergewinne_im_Tankstellenmarkt.pdf

In einer **internationalen Analyse** haben wir anschließend den Tankstellenmarkt in der gesamten EU analysiert.⁴ Das Ergebnis für die ersten drei Kriegswochen war ein EU-weiter Übergewinn von **81,4 Mio. Euro pro Tag**, davon knapp 93% im Dieselmärkt. Die stärkste Ausweitung der Gewinnmargen gab es in den Niederlanden, Schweden, Dänemark, Österreich und Deutschland.

In einem **Update** zum deutschen Tankstellenmarkt im **April** zeigte sich, dass in den ersten Tagen des Waffenstillstands noch höhere Übergewinne erzielt wurden. Für den gesamten Zeitraum des Iran-Konflikts bis zum 12. April summierten sie sich auf rund **1,18 Mrd. Euro**.⁵

Der Trend wurde in unserer Analyse von Anfang **Juni** bestätigt. Die Übergewinne blieben auch im **Mai** auf einem hohen Niveau. Von Anfang März bis Ende Mai summieren sie sich insgesamt **2,4 Mrd. Euro**.⁶

Wie ging es nun weiter? Insbesondere: Wie sieht die Bilanz der ersten Woche ohne Tankrabatt im Juli aus?

In Deutschland galten vom 1. Mai bis zum 30. Juni die Regelungen des Tankrabatts.⁷ Er senkte die Energiesteuer um 14,04 Cent je Liter. Inklusive Mehrwertsteuer wurden die Tankstellenpreise rechnerisch um ca. 17 Cent/Liter entlastet.⁸

Das änderte sich zum 1. Juli. Die Tankstellenpreise sprangen wie erwartet nach oben. Doch war die Korrektur angemessen? Wie entwickelte sich das Niveau der Übergewinne in der ersten Juliwoche?

3. Vorgehen und Ergebnisse

3.1 Wie haben wir die Übergewinne berechnet?

Rohöl durchläuft eine lange Lieferkette mit zahlreichen Akteuren und Prozessen, bis es schließlich als Kraftstoff an den Tankstellen ankommt:

⁴ https://www.greenpeace.de/publikationen/Uebergewinne_Oelkonzerne_EU_Vergleich.pdf

⁵ S.Bukold: Die Ölkrise im April 2026: Steigende Übergewinne im deutschen Tankstellenmarkt, 14. April 2026; https://www.greenpeace.de/publikationen/Oelkrise_Steigende_Uebergewinne.pdf

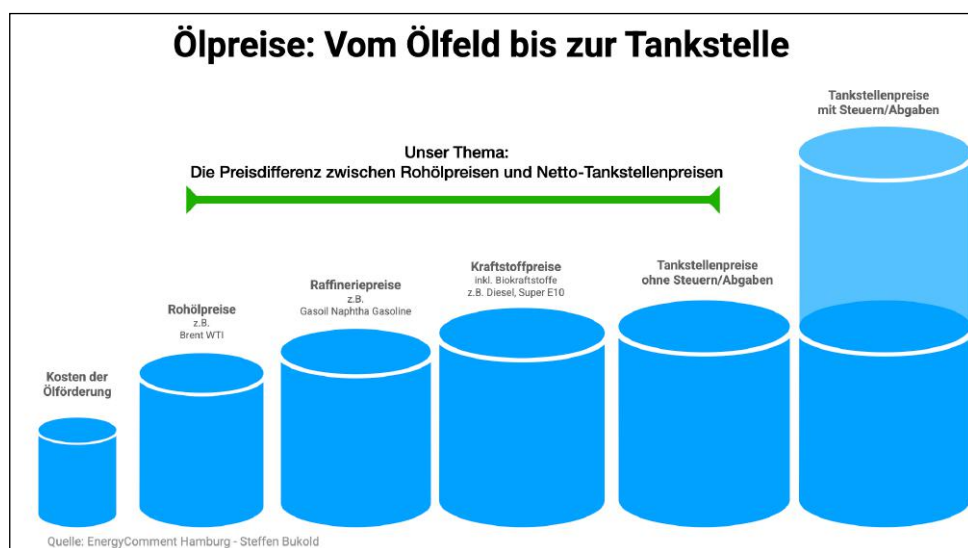
⁶ S.Bukold: Übergewinne im deutschen Tankstellenmarkt. Zwischenbilanz nach drei Monaten Ölkrise und einem Monat Tankrabatt, 2. Juni 2026; https://www.greenpeace.de/publikationen/Uebergewinne_Tankstellenmarkt_Juni2026.pdf

⁷ <https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/koalitionsausschuss-ergebnisse-mineraloelsteuer-100.html>

⁸ https://www.bundeskartellamt.de/DE/Aufgaben/MarkttransparenzstelleFuerKraftstoffe/Tankrabatt/Tankrabatt_node.html

- Die größten Profite entstehen bereits bei der Ölförderung, da die Förderkosten in den meisten Regionen der Welt weit unter den internationalen Rohölpreisen liegen. Hier dominieren Staatskonzerne und internationale Mineralölkonzerne.
- Das Rohöl wird dann per Tanker oder Pipeline zu den Ö Raffinerien transportiert. Sie produzieren aus dem Rohölgemisch die gewünschten Zwischen- oder Endprodukte.
- Die Raffineriebetreiber, in Europa in der Regel die großen Mineralölkonzerne, finanzieren sich durch die Preisdifferenz zwischen Rohölpreisen und Produktpreisen (Bruttoraffineriemarge).
- Die Raffinerieprodukte werden anschließend zu Endprodukten weiterverarbeitet. Bei Kraftstoffen wird z.B. Biodiesel oder Bioethanol beigemischt.
- Die Kraftstoffe (Diesel, Ottokraftstoff/Benzin) werden dann direkt oder über Zwischenlager zu den Tankstellen transportiert, verkauft und in den Motoren der Fahrzeuge verbrannt.

Diese Analyse konzentriert sich auf einen Teilabschnitt dieser Lieferkette. Im Mittelpunkt steht die **Preisspanne zwischen Rohölpreisen und Tankstellenpreisen** (Bruttomarge ohne Steuern und Abgaben), wie im folgenden Schaubild dargestellt.



1. Schritt:

Wir vergleichen die Situation vor dem Irankrieg (Januar und Februar 2026) mit den Krisenmonaten (1. März bis 7. Juli 2026).

Wir berechnen für jeden Krisenmonat die durchschnittliche Preisspanne zwischen den Tankstellenpreisen und den Rohölpreisen, also die Bruttomarge, und vergleichen sie mit der Marge vor dem Irankrieg.

2. Schritt:

Im nächsten Schritt rechnen wir diese Margen in Eurocent je Liter um. Dadurch

wird sichtbar, ob die Margen und damit die Gewinne⁹ im Zeitverlauf gestiegen oder gefallen sind.

3. Schritt

Im letzten Schritt multiplizieren wir diese Margenveränderung pro Liter mit den Absatzmengen im deutschen Tankstellenmarkt. Dadurch ergeben sich die monatlichen Übergewinne im gesamten Tankstellenmarkt.

Wir betrachten also nicht die Gewinne insgesamt, sondern nur die *zusätzlichen* Gewinne, die über das Vorkrisenniveau hinaus während des Irankonflikts erzielt wurden.

3.2 Ergebnis: Die täglichen Übergewinne

Das folgende Schaubild zeigt die durchschnittlichen täglichen Übergewinne im deutschen Tankstellenmarkt für die Krisenmonate.

Die Preiseffekte des Tankrabatts sowie von Steuern und Abgaben wurden herausgerechnet, um ein unverzerrtes Bild der Gewinnsituation bei den Mineralölkonzernen zu erhalten.

- Es zeigt sich, dass die Übergewinne im **Benzinmarkt** kontinuierlich gestiegen sind und im Juli ein neues Rekordniveau erreichten.
- Im **Dieselmkt** stiegen sie schon im März und April steil an, gaben dann etwas nach und legen seit Anfang Juli wieder zu.

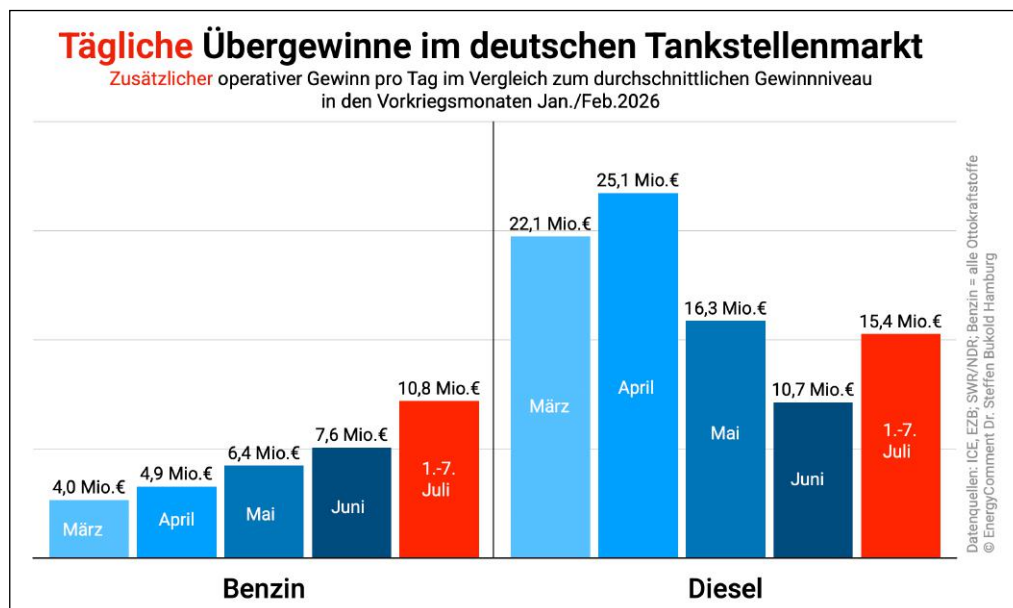
Die täglichen Übergewinne im **Benzinmarkt**:

- im März 2026 4,0 Mio. Euro pro Tag
- im April 2026 4,9 Mio. Euro pro Tag
- im Mai 2026 6,4 Mio. Euro pro Tag
- im Juni 2026 7,6 Mio. Euro pro Tag
- in der ersten Juli-Woche 10,8 Mio. Euro pro Tag

Übergewinne im **Dieselmkt**:

- im März 2026 22,1 Mio. Euro pro Tag
- im April 2026 25,1 Mio. Euro pro Tag
- im Mai 2026 16,3 Mio. Euro pro Tag
- im Juni 2026 10,7 Mio. Euro pro Tag
- in der ersten Juli-Woche 15,4 Mio. Euro pro Tag

⁹ Höhere Margen führen zu höheren operativen Gewinnen. Diese Gleichsetzung wird im vierten Kapitel, neben anderen methodischen Aspekten, ausführlich begründet.

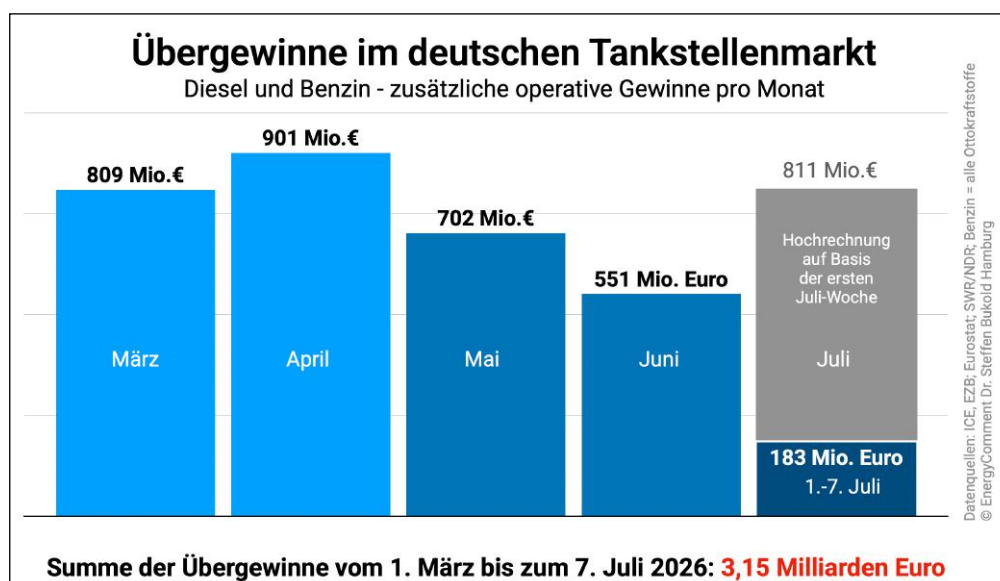


3.3 Ergebnis: Die monatlichen Übergewinne

Das nächste Schaubild zeigt die kumulierten Übergewinne für den gesamten Kraftstoffabsatz im Tankstellenmarkt (Benzin und Diesel). Insgesamt lagen die monatlichen Übergewinne im deutschen Tankstellenmarkt:

- im März 2026 bei 809 Mio. Euro
- im April 2026 bei 901 Mio. Euro
- im Mai 2026 bei 702 Mio. Euro
- im Juni 2026 bei 551 Mio. Euro
- im Juli 2026: bei 183 Mio. Euro in der ersten Juli-Woche; hochgerechnet auf den gesamten Monat wäre das eine Summe von 811 Mio. Euro

Für den gesamten Zeitraum des Irankonflikts vom 1. März bis 7. Juli 2026 ergibt sich damit eine Summe der Übergewinne in Höhe von 3,15 Milliarden Euro.



4. Erläuterungen zur Methodik

Tankstellenpreise

Alle Anbieter von Tankstellenpreisen greifen auf dieselbe Datenbasis beim Bundeskartellamt zurück (MTS-K), die in Echtzeit alle Preisveränderungen der Tankstellenbetreiber erfasst. Die Differenz zwischen den gemeldeten Tagesdurchschnittspreisen liegt bei den Anbietern unter 1 Cent/Liter. Wir haben die öffentlich zugänglichen Daten des SWR verwendet.¹⁰

Wir konzentrieren uns bei der Preisentwicklung im Benzinmarkt auf Super E10, da sich die Preise für E5 parallel dazu entwickeln und das absolute Preisniveau bei unserer Margenanalyse keine Rolle spielt. Bei der Absatzmenge erfassen wir jedoch den gesamten Absatz von Ottokraftstoffen.

Die Tankstellenpreise sind netto, also ohne Umsatzsteuer, andere Steuern und Abgaben oder den Tankrabatt im Mai/Juni. Abgaben und Tankrabatte werden von der Preisentwicklung nicht beeinflusst, sind aber umsatzsteuerpflichtig. Dazu gehören neben dem Tankrabatt (14,04 ct/l, nur Mai/Juni 2026) die Energiesteuer (Diesel 47,04 ct/l, Benzin 65,45 ct/l) und die CO₂-Abgabe. Die Höhe der CO₂-Abgabe wird zwischen 55 und 65 Euro/Tonne CO₂ erwartet. Hinzu kommt der vergleichsweise geringe Beitragssatz für den Erdölbevorratungsverband (3,56 €/Tonne), der die nationalen Ölreserven („IEA-Reserven“) verwaltet.

Kraftstoffmengen

Wir verwenden die Zahlen von Eurostat für den Verbrauch von Kraftstoffen (ohne Biokraftstoffe) für den Straßenverkehr in Deutschland. Wir gehen bei den Tankstellenpreisen davon aus, dass die Preise für die beigemischten Biokraftstoffe ebenso stark gestiegen sind wie die fossilen Ölpreise. Erste Daten deuten darauf, dass der Preisanstieg bei Bioethanol und Biodiesel eher schwächer ausfiel als im fossilen Ölmarkt. Das spricht dafür, dass die Margen der Mineralölkonzerne noch etwas höher ausfallen könnten.¹¹

Die letzten verfügbaren Eurostat-Zahlen zeigen den Verbrauch für das Jahr 2024. Wir gehen nicht davon aus, dass sich der Kraftstoffverbrauch im Frühjahr 2026 nennenswert gegenüber den Vorjahren verändert hat. Im März 2022, nach einem vergleichbar starken Preisanstieg kurz nach Ausbruch des Ukrainekriegs, lagen die Kraftstoffmengen sowohl bei Dieselkraftstoff als auch Ottokraftstoff (Benzin) sogar leicht über dem damaligen Vorjahresmonat.¹²

¹⁰ <https://www.swr.de/swraktuell/diesel-und-benzinpreise-aktuell-so-tanken-sie-heute-clever-100.html>

¹¹ Argus: Biodiesel premiums sink but EU cap curbs demand, 9 March 2026; S&P Global Energy: European biodiesel premiums fall to 2-year lows on gasoil rally, 4 March 2026; Argus: European ethanol prices up on indirect war effects, 16 March 2026.

¹² BAFA: Amtliche Mineralölstatistik, www.bafa.de.

Aktuelle Daten der IEA deuten darauf, dass der Verbrauch von Kraftstoffen in allen großen EU-Mitgliedsstaaten weitgehend konstant geblieben ist.¹³

Rohölpreise und Rohölmengen

Wir verwenden ICE Brent Crude (Frontmonat) als Proxy für die Rohölpreise. Die Transparenz und Aussagekraft dieser Preise sind häufig höher als im opaken und für Manipulationen anfälligen Markt für Dated Brent und andere Spotpreise. Hier können schon einzelne, gezielte Offerten die Preissetzungen der Preisagenturen (S&P Global Platts, Argus Media) verzerren. Die Spotpreise lagen im Verlauf der Irankrise zeitweise etwas über den ICE Terminmarktpreisen. Im Juli liegen sie bisher darunter.

Wir nehmen an, dass das importierte Rohöl ohne größere Verzögerung in den Raffinerien verarbeitet wird und an den Tankstellen verkauft wird. Wir verwenden dafür den Durchschnittspreis für Rohöl aus den vorangegangenen sieben Tagen (fünf Handelstage plus Wochenende). Auch das ist eine konservative Annahme. Wenn ein längerer Zeitabstand gewählt werden sollte, steigen die Margen, da in diesem Fall zusätzliches, vergleichsweise billiges Rohöl aus den Vorkriegswochen in die Rechnung einfließen würde.

Weiterhin berücksichtigen wir bei der Bestimmung des Rohöleinsatzes den Massenverlust bei Raffinerieprozessen und die Differenz in der Dichte von Benzin und Diesel.

Bruttomargen vs Übergewinne

Die Analyse erfasst die höheren Bruttomargen der Mineralölkonzerne im Tankstellenmarkt. Die Korrelation mit operativen Profiten ist sehr hoch, da die Kosten der Raffinerien und der Distribution im betrachteten Zeitraum weitgehend stabil geblieben sind.

Parallel zu den Ölpreisen sind auch die Erdgaspreise in Deutschland bzw. in der EU gestiegen. Raffinerien haben einen hohen Gasbedarf. Die dafür notwendigen Gasmengen werden jedoch überwiegend intern als Nebenprodukt der Raffinerieprozesse erzeugt. Die extern zugekauften Erdgasmengen machen im Durchschnitt nur einen kleinen Teil der Raffinerie- und Produktkosten aus.¹⁴

Höhere Erdgaspreise können außerdem durch den verstärkten Einsatz von Raffineriegasen entschärft werden, oder durch andere Reststoffe, die sich für die

¹³ IEA: Oil Market Report May 2026, Paris 2026.

¹⁴ So erhöht z.B. ein Erdgaspreis, der um 30% steigt, die Erdgasbezugskosten der Großraffinerie PCK Schwedt um lediglich umgerechnet 0,13 Cent/Liter (PCK Raffinerie GmbH: Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2024 bis zum 31.12.2024, Schwedt/Oder 11. August 2025. Vgl. hierzu auch: N. Gudde, J.-F. Larivé and M. Yugo: CO2 reduction technologies. Opportunities within the EU refining system (2030/2050). Qualitative & Quantitative assessment for the production of conventional fossil fuels (Scope 1 & 2), Concawe, Brussels Juli 2019. Concawe: EU refinery energy systems and efficiency, Brussels 2012; P. Barthe, M. Chaugny, S. Roudier, L. Delgado Sancho: Best Available Techniques (BAT), Reference Document for the Refining of Mineral Oil and Gas, EU JRC, Brussels/Seville 2015.

Erzeugung von Dampf, Energie oder als Feedstock eignen. Diese Substitution kam im Jahr 2022 zum Einsatz, allerdings in einem Umfeld sehr viel höherer Erdgaspreise.¹⁵

Das aktuelle Preisniveau liegt allerdings weit darunter. Das folgende Schaubild zeigt die Preisentwicklung der letzten Jahre. Der Indikator auf der rechten Seite markiert die Preisentwicklung seit Beginn des Irankriegs.

Abbildung: Deutsche Gaspreise (THE/Großhandel) 2021-2026



Quelle: SEFE (Hinweis „Irakonflikt“ hinzugefügt)

Weitere Faktoren, die zu höheren Kosten bei den Raffinerien geführt haben könnten, sind uns nicht bekannt und werden auch in den mittlerweile zahlreichen Stellungnahmen der Mineralölwirtschaft nicht erwähnt. Wir gehen daher davon aus, dass es eine sehr hohe Korrelation zwischen den höheren Bruttomargen im Tankstellengeschäft und höheren operativen Konzerngewinnen gibt.

In einem breiteren Kontext kommt noch hinzu, dass fast alle Mineralölkonzerne auch im Erdgasgeschäft aktiv sind. Höhere Erdgaspreise führen daher zu höheren Konzerngewinnen.

Wir gehen davon aus, dass der Umfang der Übergewinne in den ab Ende Juli 2026 angekündigten Quartalsergebnissen der Mineralölkonzerne, ähnlich wie im Krisenjahr 2022, deutlich sichtbar wird.

Großhandelspreise/Raffineriepreise

Als Proxy für die Preise im Großhandel für die Raffinerieprodukte Diesel und Benzin zeigen wir in Kapitel 1 die Rhein-Barge-Preise. Sie dienen in dieser Kurzstudie nur zur Erläuterung des Preisgeschehens und haben keinen Einfluss auf die Berechnung der Übergewinne. Der Rhein ist eine wichtige Transportroute für Ölprodukte und verbindet die Raffineriezentren und Seehäfen in der Region ARA (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) mit den Raffinerien und Absatzmärkten entlang der Rheinschiene, insbesondere Deutschland.

¹⁵ S&P Global: European refineries, power, heating plants eyeing distillates, heavy fuels as alternative to gas: traders, 17 October 2022.