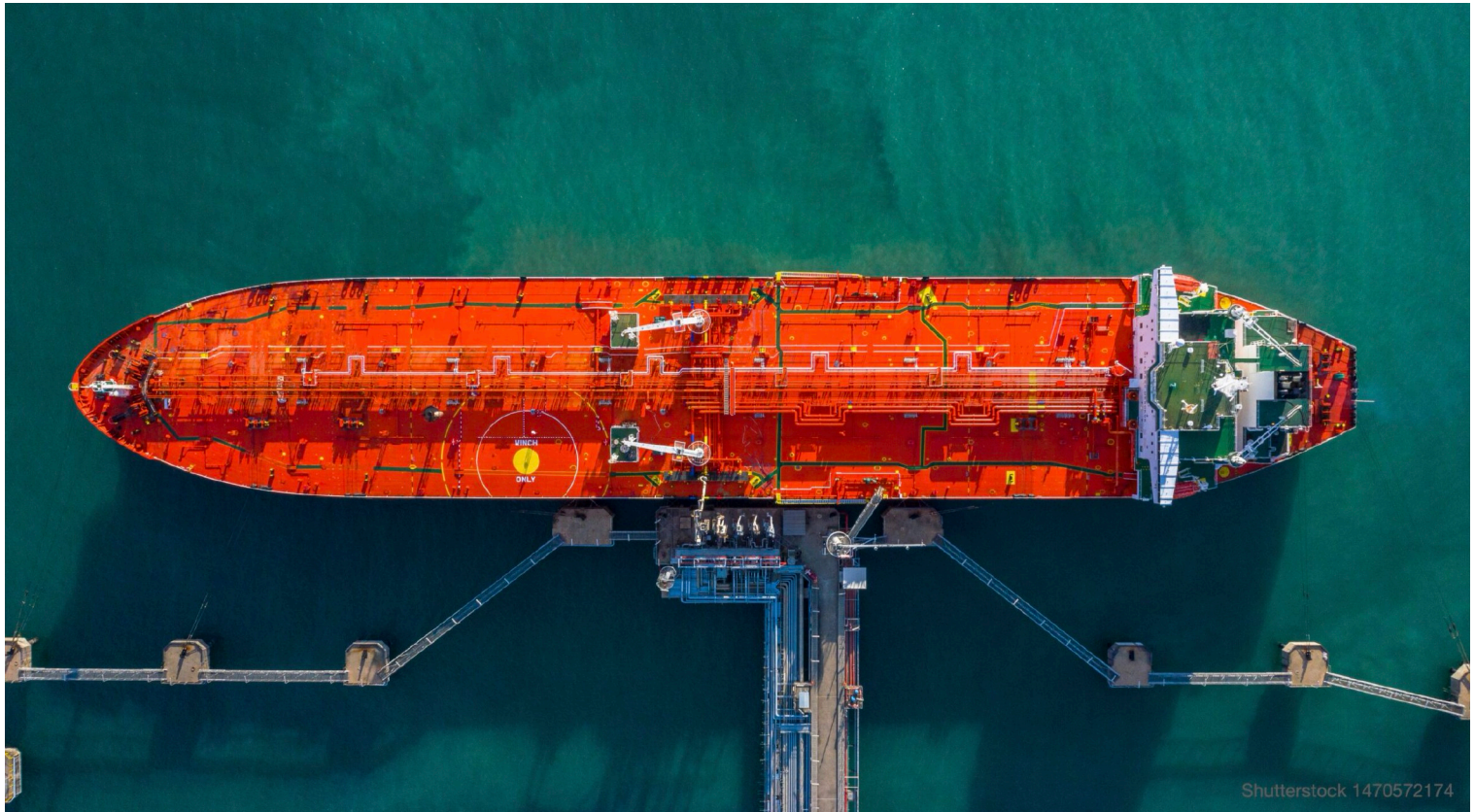


Übergewinne der Mineralölkonzerne im deutschen Tankstellenmarkt

Eine Momentaufnahme im März 2026



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

im Auftrag von
Greenpeace e.V. Hamburg

Hamburg 16. März 2026

1. Thema und Fragestellung

Unmittelbar nach dem Beginn des Irankriegs am 28. Februar 2026 stiegen die Tankstellenpreise in Deutschland. Sie kletterten in wenigen Tagen auf das höchste Niveau seit dem Jahr 2022, dem ersten Jahr des Ukrainekriegs.

Höhere Preise an den Zapfsäulen waren zu erwarten, denn auch Rohöl war nach der Schließung der Straße von Hormus vor der Küste Irans erheblich teurer geworden.

Direkt war die Rohölversorgung Deutschlands allerdings kaum betroffen. Die wichtigsten Bezugsquellen für die deutschen Raffinerien sind Norwegen, USA, Libyen, Großbritannien und Guyana. Erst an sechster Stelle steht eine Bezugsquelle aus der Krisenregion. Das ist Irak mit einem Anteil von 4,3 Prozent an den deutschen Rohölimporten.¹

Ein genauerer Blick zeigt nun aber, **dass sich die Tankstellenpreise weit von ihrer wichtigsten Kostenbasis – den Rohölpreisen – entfernt haben.** Der Vorwurf von Windfall Profits bzw. Übergewinnen der Mineralölkonzerne liegt in der Luft. Für viele Marktbeobachter ist das ein Déjà-vu, denn auch im Jahr 2022 konnte man rasch Übergewinne nachweisen. Der Vorwurf wurde damals zunächst bestritten, war dann aber später in den Konzernbilanzen, die historische Rekordprofite zeigten, klar erkennbar.²

Schon für die ersten Märztag 2026 stellte die Internationale Energieagentur (IEA) fest, dass die Margen der Raffinerien auf das höchste Niveau seit Herbst 2022 gestiegen waren. Die Krise führte schlagartig zu „sharply higher profits“ bei den Mineralölkonzernen. Den größten Sprung gab es bei Dieselmotorkraftstoffen und Jet Fuel. Der Preisabstand zwischen Rohöl und Gasöl (Vorprodukt von Dieselmotorkraftstoff) verdoppelte sich in Europa von 25 \$/b im Februar auf über 50 \$/b in den ersten Märztagen, so die IEA.³

Wie sieht es nun aber konkret im deutschen Tankstellenmarkt aus? Diese Kurzstudie quantifiziert in einer Momentaufnahme den Anstieg der Margen und damit den Umfang möglicher Übergewinne der Mineralölkonzerne in den ersten beiden Märzwochen 2026.

¹ Quelle: Destatis. Die Angaben beziehen sich auf das Jahr 2025.

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 Quelle: IEA: Oil Market Report March 2026, Paris 2026

2. Der Weg des Öls vom Ölfeld bis zur Tankstelle

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

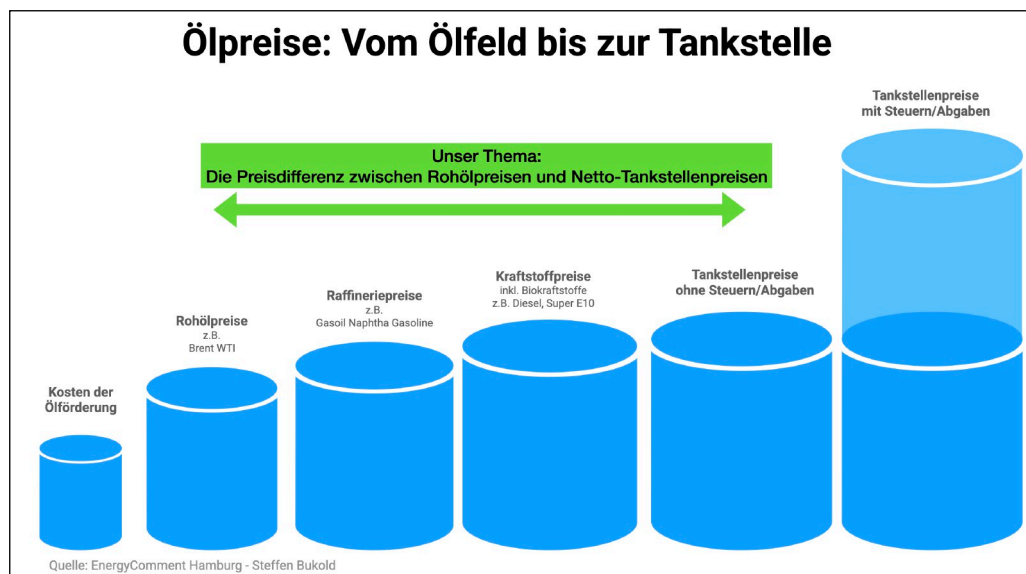
- Die größten Profite entstehen bereits bei der Ölförderung, da die Förderkosten in den meisten Regionen der Welt weit unter den internationalen Rohölpreisen liegen. Hier dominieren Staatskonzerne und internationale Mineralölkonzerne.
- Das Rohöl wird dann per Tanker oder Pipeline zu den Ö raffinerien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

3. Methode: Wie berechnen wir die Übergewinne?

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

1. Wir vergleichen die Situation vor dem Irankrieg (Januar und Februar 2026) mit den ersten zwei Kriegswochen im März und berechnen für beide Zeiträume die durchschnittlichen Preisspannen zwischen den Tankstellenpreisen und den Rohölpreisen, ergänzt um einige Großhandelspreise zur Erläuterung.
2. Dann vergleichen wir die Margen im März mit den Margen in den Vorkriegsmonaten (Januar/Februar) in Eurocent je Liter.
3. Im letzten Schritt multiplizieren wir diese Liter-Zahlen mit den gesamten durchschnittlichen Absatzmengen im deutschen Tankstellenmarkt für einen Tag.

Alle Details zu dieser Vorgehensweise werden im letzten Kapitel näher erläutert. Für weitere Fragen steht der Autor gerne zur Verfügung.

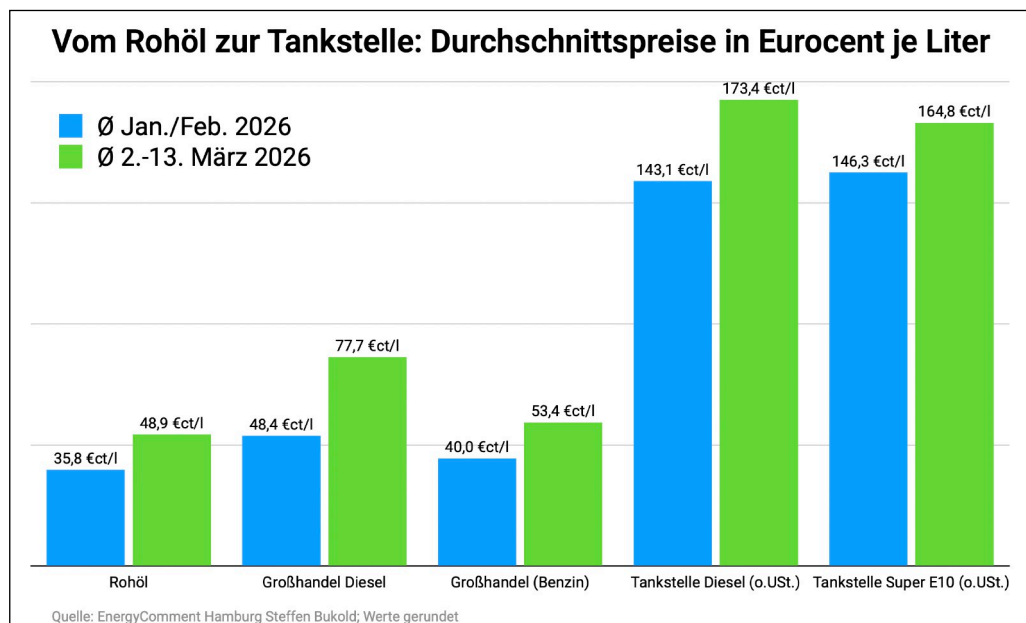


4. Ergebnisse

4.1 Preisentwicklung

Die folgende Abbildung zeigt die Durchschnittspreise für die Zeitperioden Januar/Februar (Vorkriegsmonate) sowie die ersten beiden Kriegswochen (2.-13. März) entlang der Wertschöpfungskette.

Es handelt sich um Durchschnittspreise für Rohöl, Großhandel (Raffinerieprodukte) und Tankstellenpreise, jeweils umgerechnet in Eurocent je Liter und ohne Umsatzsteuer. Es zeigt sich erwartungsgemäß, dass alle Preise gestiegen sind.



4.2 Margen

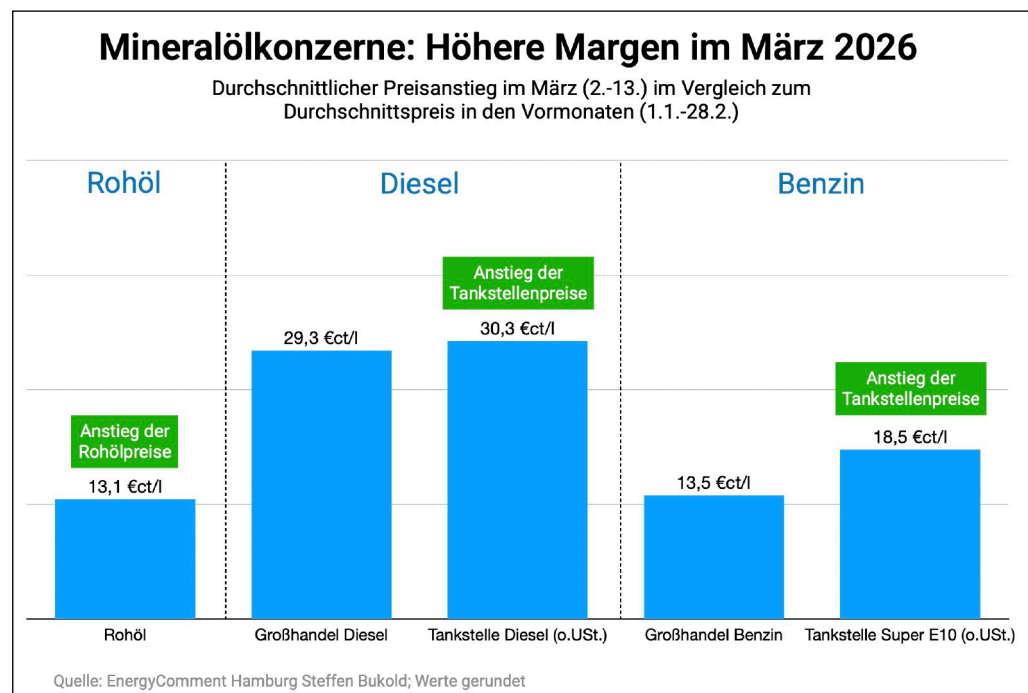
Aber stiegen die Preise auch im gleichen Umfang? Offensichtlich nicht, wie eine Analyse der Preise zeigt:

Diesel: Die Rohölpreise stiegen um 13,1 ct/l (Eurocent/Liter). Die Großhandelspreise für Diesel sprangen jedoch 29,3 ct/l nach oben und die Tankstellenpreise für Dieseldraftstoff um 30,3 ct/l.

Das ist ein klarer Beleg dafür, dass die **Bruttomargen im Dieselmart ausgeteilt** wurden. Die Zahlen zeigen eine **Margenausgeteilt um 17,2 ct/l** (Differenz zwischen 30,3 und 13,1 ct/l)

Benzin: Die Benzinwertschöpfungskette zeigt einen ähnlichen, wenn auch schwächer ausgeprägten Trend. Die Rohölpreise sind um 13,1 ct/l gestiegen. Die Großhandelspreise legten fast genauso stark zu (13,5 ct/l). Trotzdem stiegen die Tankstellenpreise deutlich stärker, nämlich um 18,5 ct/l.

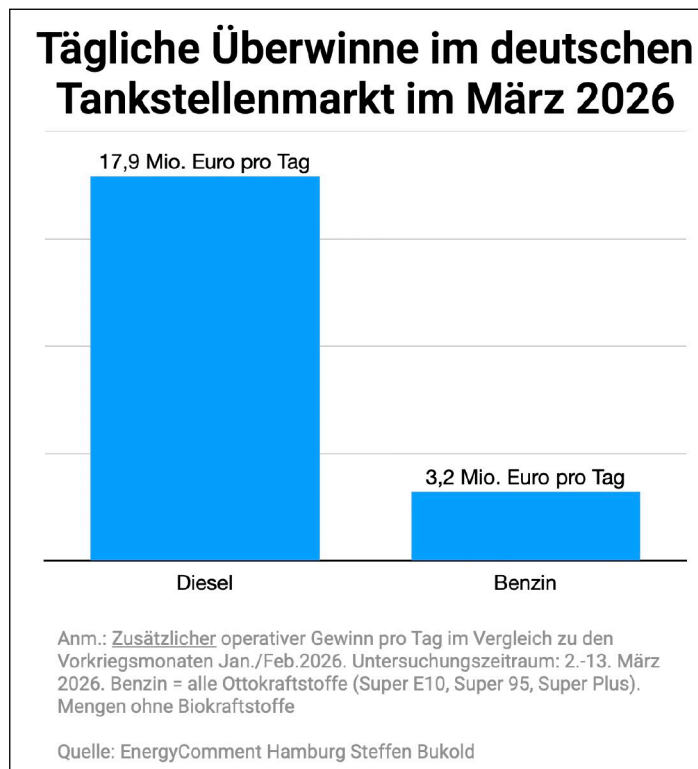
Auch hier sind die **Margen deutlich gestiegen**. Die Zahlen zeigen eine **Margenausgeteilt um 5,4 ct/l** (Differenz zwischen 18,5 und 13,1 ct/l). Anders als im Dieselmart wurde die Marge jedoch anscheinend nicht bei den Raffineriepreisen, sondern in der Distribution, also im Handel bzw. direkt an der Tankstelle ausgeteilt.



4.3 Umfang der Übergewinne

Multipliziert man die Mehreinnahmen pro Liter, die durch die Ausweitung der Margen entstanden sind (also zusätzliche 17,2 ct/l bei Diesel und 5,4 ct/l bei Benzin), mit den Absatzmengen in Deutschland, lassen sich die gesamten Übergewinne berechnen.

Sie liegen in den ersten beiden Märzwochen **im deutschen Tankstellenmarkt pro Tag bei 17,9 Mio. Euro für den verkauften Dieselmotorkraftstoff und 3,2 Mio. Euro für die Benzinverkäufe.**



5. Details zur Methodik und Gegenargumente

Tankstellenpreise

Wie 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 sogar schwächer war als im fossilen Ölmarkt. Das spricht dafür, dass die Margen der Mineralölkonzerne noch etwas höher sind als hier berechnet.⁴

⁴ 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.

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 von Clever-tanken.de verwendet und mit den Daten von ADAC und Destatis überprüft.

Wie 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 (siehe unten).

Wir zeigen die Tankstellenpreise ohne **Umsatzsteuer**. Die übrigen Bestandteile der Tankstellenpreise sind mengenbezogene Steuern bzw. Abgaben, die nicht von der Preisentwicklung beeinflusst werden (aber umsatzsteuerpflichtig sind). Dazu gehören die Energiesteuer (Diesel 47,04 ct/l, Benzin 65,4 ct/l), und die CO₂-Abgabe. Die Höhe der CO₂-Abgabe wird zwischen 55 und 65 Euro/Tonne CO₂ erwartet. Die genaue Höhe kann aber erst im Laufe dieses Jahres ermittelt werden. Hinzu kommt noch der vergleichsweise geringe Beitragssatz für den Erdölbevorratungsverband (3,56 €/Tonne), der die nationalen Ölreserven („IEA-Reserven“) verwaltet.

Kraftstoffmengen

Wir verwenden die Zahlen der Amtlichen Mineralölstatistik für den Vorjahresmonat. Die Biokraftstoffmengen wurden von der Verbrauchsmenge („Inlandsablieferungen“) abgezogen.⁵

Wir gehen nicht davon aus, dass die Kraftstoffmengen in den ersten beiden Märzwochen 2026 nennenswert zurückgegangen sind. Im März 2022, nach einem vergleichbar starken Preisanstieg kurz nach Ausbruch des Ukraine-Kriegs, lagen die Kraftstoffmengen sowohl bei Dieselmotorkraftstoff als auch Ottokraftstoff (Benzin) sogar über dem damaligen Vorjahresmonat (März 2024).⁶

Rohölpreise

Wir verwenden hier ICE Brent Crude (Frontmonat) als Proxy für die Rohölpreise. Alternativ haben wir auch die Preisentwicklung im Spotmarkt betrachtet, insbesondere Dated Brent/North Sea Dated.

Die Abweichungen der Durchschnittspreise für die zwei Märzwochen blieb jedoch weit unter 1 \$/b, in den Monaten davor sogar unter 0,5 \$/b, so dass wir wegen der höheren Transparenz den ICE Futures gegenüber den oftmals opaken und für Manipulationen anfälligen NSD-Preisen den Vorzug gaben. Die

⁵ Vgl. BAFA: Amtliche Mineralölstatistik, www.bafa.de.

⁶ Ebd.

NSD-Preise stiegen Anfang März zunächst leicht über die ICE Brent Preise, gaben dann aber wieder nach. Die IEA sah den Preisabstand am 10. März 2026 bei -0,11 \$/b.⁷

Großhandelspreise/Raffineriepreise

Als Proxy für die Preise im Großhandel für die Raffinerieprodukte Diesel und Benzin zeigen wir die Rhein-Barge-Preise (Diesel 10ppm, Eurobob). Sie dienen in dieser Kurzstudie nur zur Erläuterung des Preisgeschehens. 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.

Bruttomargen vs Übergewinne

Die oben dargestellten Ansätze erfassen 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 zwar auch die Erdgaspreise in Deutschland bzw. in der EU gestiegen. Raffinerien haben einen hohen Gasbedarf, insbesondere als Prozessenergie und für die Wasserstoffproduktion. Die dafür notwendigen Gasmengen werden jedoch überwiegend intern als Nebenprodukt der Raffinerieprozesse erzeugt. Die extern zugekauften Erdgasmengen machen im Durchschnitt nur einen sehr geringen Teil der Raffineriekosten aus.⁸

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

Wir gehen daher insgesamt davon aus, dass es eine sehr hohe Korrelation zwischen den höheren Bruttomargen im Tankstellengeschäft und höheren operativen Konzerngewinnen gibt.

Häufige Gegenargumente der Mineralölwirtschaft

1. Werden die Preise im „Rotterdammer Markt“ oder im „internationalen Markt“ gemacht und nur weitergereicht?

Fast alle Ölraffinerien in Deutschland sind im Besitz derselben Mineralölkonzerne, die auch die Tankstellennetze kontrollieren (sowie zahlreiche Importströme aus dem EU-Ausland und aus Übersee).

⁷ Quelle: IEA: Oil Market Report March 2026, Paris 2026.

⁸ Vgl. hierzu ausführlich: Concawe: EU refinery energy systems and efficiency, Brussels 2012.

Hinzu kommt, dass die deutschen Raffinerien im Benzinmarkt seit vielen Jahren einen Exportüberschuss produzieren. Hier besteht also keine Importabhängigkeit. Im Diesel ist die Netto-Importabhängigkeit gering und liegt deutlich unter 10 Prozent des deutschen Verbrauchs. Fast der gesamte Diesel wird im Inland produziert.⁹

2. Erfordert die kritische Lage am Persischen Golf eine vorsorgliche Erhöhung der Preise, da die Dauer der Krise nicht absehbar ist und die Beschaffung der Rohstoffe gesichert werden muss?

Hier wird das unternehmerische Risiko auf die Verbraucher abgewälzt. Um mögliche Gewinneinbußen in der Zukunft von vornherein auszuschließen, werden die Gewinnmargen schon jetzt ausgeweitet. Das widerspricht nicht, sondern bestätigt die These, dass in der aktuellen Marktphase Übergewinne erzielt werden.

⁹ Quelle: Bafa: Amtliche Mineralöl Daten, 2025 (www.bafa.de)