Stellungnahme

Bundesverband Freier Tankstellen und Unabhängiger Deutscher Mineralölhändler e. V.

Hauptgeschäftsstelle Bonn
Ippendorfer Allee 1d
D-53127 Bonn
Tel. +49 228 910 29-44
info@bft.de

Hauptstadtbüro Berlin
Reinhardtstraße 12
D-10117 Berlin
Tel. +49 30 2332 0291-0
info@bft.de

18. Juni 2026

Stellungnahme des bft zum Luxemburger Modell staatlich administrierter Kraftstoffpreise

1. Vorbemerkung

Der Bundesverband Freier Tankstellen und Unabhängiger Deutscher Mineralölhändler e. V. (bft) vertritt etwa 530 konzernunabhängige, überwiegend mittelständische Tankstellen- und Mineralölhandelsunternehmen, die zusammen fast 2900 Standorte betreiben. Unsere Mitgliedsunternehmen leisten einen wesentlichen Beitrag zur flächendeckenden Versorgung mit Kraftstoffen, zur Versorgungssicherheit und zu funktionierendem Wettbewerb im deutschen Tankstellenmarkt.

Vor dem Hintergrund der Diskussion über das sogenannte Luxemburger Modell staatlich administrierter Maximalpreise für Kraftstoffe nehmen wir wie folgt Stellung. Aus Sicht des bft ist das Luxemburger Modell nicht auf den deutschen Kraftstoffmarkt übertragbar. **Wir lehnen einen staatlichen Maximalpreismechanismus für Deutschland ab. Ein solches System wäre weder verbraucherpolitisch zielführend noch mittelstandsverträglich.** Es würde nicht zu weniger Bürokratie oder dauerhaft niedrigeren Preisen führen, sondern zu einer umfassenden staatlichen Preisverwaltungsstruktur mit erheblichen Risiken für Wettbewerb, Versorgungssicherheit und mittelständische Anbieter.

2. Luxemburg ist kein Referenzmarkt für Deutschland

Luxemburg ist mit Deutschland strukturell nicht vergleichbar. Es handelt sich um einen sehr kleinen, stark grenzüberschreitend geprägten Kraftstoffmarkt ohne eigene Raffineriekapazitäten. Ein erheblicher Teil der dort abgesetzten Kraftstoffmengen entfällt nicht auf den inländischen Verbrauch, sondern auf ausländische Pendler, Transitverkehre und insbesondere den internationalen Lkw-Verkehr. Der Kraftstoffabsatz ist gemessen an der Bevölkerung außergewöhnlich hoch, weil Tanktourismus und Transitverkehr eine dominierende Rolle spielen.

Nach unserer Marktkenntnis verbraucht Luxemburg insgesamt rund 3 bis 4 Milliarden Liter Kraftstoff pro Jahr. Das entspricht etwa 2,5 bis 3 Millionen Tonnen Öläquivalent. Rund 70 bis 80 Prozent der verkauften Kraftstoffmengen entfallen auf ausländische Pendler und Transitverkehre. Der Absatz ist zudem stark diesellastig: Lkw-Diesel stellt mit etwa 70 bis 71 Prozent den dominierenden Anteil, Pkw-Diesel liegt bei etwa 12 bis 14 Prozent, Benzin bei rund 15 bis 17 Prozent.

Luxemburg bildet damit keinen repräsentativen Maßstab für Deutschland. Deutschland ist ein Flächen-, Industrie- und Logistikstandort mit einer eigenständigen Versorgungsverantwortung für rund 14.000 Straßentankstellen, ländliche Räume, Ballungszentren, Pendlerregionen, Wirtschaftsverkehr, Landwirtschaft, Handwerk, Logistik und Industrie. Die Nachfrage- und Versorgungsstruktur ist fundamental anders.

3. Das Luxemburger Modell ist ein administriertes Sondermodell

Nach Branchenrückmeldungen aus Luxemburg ist das dortige System im Kern eine vereinfachte Anpassung des belgischen Modells. Die Versorgung erfolgt über fertige Produkte und zu einem sehr hohen Anteil über die ARA-Region, insbesondere Antwerpen und Rotterdam, und orientiert sich an entsprechenden Marktindizes wie ARA/Platts. Luxemburg ist damit in eine vergleichsweise überschaubare und zentralisierte Beschaffungslogik eingebunden.

Diese Ausgangslage unterscheidet sich deutlich von Deutschland. Deutschland verfügt über zahlreiche regionale Versorgungsräume mit unterschiedlichen Raffinerieanbindungen, Importwegen, Lagerstrukturen, Pipelineverbindungen, Binnenschifffahrtsabhängigkeiten, Transportkosten und Nachfrageprofilen. Nord-, West-, Ost- und Süddeutschland unterscheiden sich erheblich in ihrer Beschaffungs- und Kostenstruktur. Ein einheitlicher oder schematisch berechneter Maximalpreis würde diese Realität nicht abbilden.

Hinzu kommt, dass das Luxemburger beziehungsweise belgische Modell nicht lediglich einen einfachen Preisdeckel kennt. Es beruht auf einer komplexen Margen- und Kostenlogik. Nach unserer Kenntnis werden definierte Margenbestandteile für Betreiber und Mineralölgesellschaften berücksichtigt und regelmäßig angepasst, unter anderem anhand der Dieselpreisentwicklung, des Absatzrückgangs, eines Baukostenindex und der Gehaltsindexierung. Hinzu kommen jährliche Verhandlungen beziehungsweise Anpassungen zum Bioanteil, automatische Margenerhöhungen und laufende Preisanpassungsmechanismen. Ein solches System wäre für Deutschland hochkomplex, streitanfällig und administrativ kaum praktikabel.

4. Regulierte Märkte führen nicht automatisch zu niedrigeren Preisen

Ein zentraler Ausgangspunkt der Debatte ist aus Sicht des bft zu korrigieren: Staatlich regulierte Preise sind nicht automatisch niedrigere Preise. Regulierte Märkte können im Gegenteil höhere Durchschnittspreise erzeugen, weil Marktteilnehmer Risiken, Anpassungsverzögerungen und administrative Unsicherheiten in ihre Kalkulation einpreisen.

Gerade der Vergleich mit regulierten Märkten wie Belgien zeigt, dass Preisregulierung nicht zwangsläufig zu niedrigeren Endkundenpreisen führt. Regulierte Märkte weisen häufig höhere Preise auf, weil administrative Preisformeln, Sicherheitsmargen, Anpassungsmechanismen und laufende Nachsteuerungen eingepreist werden müssen. Ein Maximalpreis kann in der Praxis schnell zum Referenz- oder Einheitspreis werden.

Für Deutschland ist zudem entscheidend, die Ursachen hoher Kraftstoffpreise sauber zu trennen. Der deutsche Kraftstoffmarkt ist bereits heute durch erhebliche staatliche Kostenbestandteile geprägt. Steuern, Abgaben, CO2-Bepreisung und die Kosten der Treibhausgasminderungsquote bestimmen einen wesentlichen Teil des Endkundenpreises. Rechnet man diese regulatorischen Kostenbestandteile heraus, zeigt Deutschland nach unserer Marktbeobachtung im europäischen Vergleich keine überdurchschnittliche, sondern eher eine unterdurchschnittliche Kostensteigerung. Das spricht nicht für zusätzliche staatliche Preisregulierung, sondern für Transparenz über die staatlich verursachten Preisbestandteile.

5. Ein deutsches Maximalpreissystem wäre eine neue Preisverwaltungsbürokratie

Ein Luxemburger Modell wäre für Deutschland nicht einfach kopierbar. Es müsste für zahlreiche regionale Märkte, unterschiedliche Versorgungswege und verschiedene Kostenlagen täglich berechnet und angepasst werden. Praktisch hieße das: Für einzelne Bundesländer oder Versorgungsregionen müssten laufend eigene Maximalpreise ermittelt, veröffentlicht, überwacht und fortgeschrieben werden.

Dabei wären unter anderem internationale Produktnotierungen, Rohöl- und Raffineriepreisentwicklungen, Wechselkurseffekte, Bioanteile und deren Kosten, THG-Quotenbelastungen, regionale Transportkosten, Lager- und Logistikkosten, Baukostenentwicklungen, Lohn- und Gehaltsindizes, Betreiber- und Mineralölgesellschaftsmargen sowie temporäre Versorgungslagen zu berücksichtigen.

Ein solches System hätte mit Entbürokratisierung nichts mehr zu tun. Es wäre der Aufbau einer staatlichen Preisverwaltungsbürokratie für einen hochkomplexen, regional differenzierten und international verflochtenen Markt. Die politischen, administrativen und rechtlichen Streitfragen wären erheblich: Welche Marge gilt als angemessen? Wie werden regionale Transportmehrkosten berücksichtigt? Wer entscheidet über Sonderanpassungen bei Engpässen? Wie schnell können Preisformeln auf Krisenlagen reagieren?

6. Regionale Versorgungsrisiken würden zunehmen

Besonders problematisch wäre der Umgang mit regionalen Versorgungsengpässen. In Deutschland kann es kurzfristig zu regionalen Knappheiten, Logistikproblemen, Niedrigwasser auf Wasserstraßen, Raffineriestörungen, Pipelineproblemen, erhöhten Transportkosten oder besonderen Nachfrageentwicklungen kommen. In einem freien Markt schlagen sich solche Effekte in regionalen Preisen nieder. Diese Preise erfüllen eine wichtige Lenkungsfunktion: Sie setzen Anreize, Ware dorthin zu bringen, wo sie benötigt wird.

Ein staatlicher Maximalpreis kann diese Lenkungsfunktion beschädigen. Wenn der Maximalpreis die Wiederbeschaffungs-, Transport- und Betriebskosten in einer Region nicht deckt, entsteht kein Verbraucherschutz, sondern ein Versorgungsrisiko. Kein Unternehmen kann dauerhaft Kraftstoff unter Einstands- und Betriebskosten verkaufen. Wird die Versorgung wirtschaftlich unattraktiv, werden Importe, Transporte und Belieferungen erschwert oder unterbleiben.

Das gilt insbesondere für Süddeutschland. Dort sind Transportkosten und logistische Abhängigkeiten in angespannten Marktlagen regelmäßig höher als in Regionen mit unmittelbarer Nähe zu Seehäfen, Raffinerien oder großen Umschlagplätzen. Ein Maximalpreissystem, das diese regionalen Kostenunterschiede nicht vollständig und tagesaktuell abbildet, würde gerade solche Regionen gefährden. Wird der Deckel hingegen regional differenziert, steigt der administrative Aufwand nochmals erheblich.

7. Nationale Preisdeckel schaffen Fehlanreize im europäischen Markt

Kraftstoffe und Mineralölprodukte sind international handelbare Waren. Deutschland steht nicht isoliert, sondern in einem europäischen und globalen Marktumfeld. Wenn in Deutschland ein staatlicher Maximalpreis gilt,

der unterhalb der Erlösmöglichkeiten in anderen Märkten liegt, entsteht ein klarer Anreiz, verfügbare Mengen dorthin zu verkaufen, wo höhere Preise erzielt werden können.

Gerade in angespannten Marktlagen könnte ein deutscher Preisdeckel daher nicht mehr Versorgung schaffen, sondern verfügbare Mengen aus dem deutschen Markt herausdrängen. Das wäre besonders problematisch in Krisenphasen, in denen Wiederbeschaffungskosten, internationale Produktnotierungen, Transportkosten und Risikoprämien kurzfristig steigen. Wenn ein Maximalpreis diese Entwicklungen nicht schnell und vollständig nachvollzieht, wird der deutsche Markt für Anbieter unattraktiver. Die Folge wären nicht dauerhaft niedrigere Preise, sondern Versorgungsrisiken.

8. Preisdeckel gefährden den Tankstellenmittelstand

Für den Tankstellenmittelstand wäre ein solches Modell besonders gefährlich. Freie und mittelständische Tankstellen kaufen Ware ein, finanzieren sie vor, lagern sie und verkaufen sie auf eigenes Risiko. Sie verfügen nicht über die integrierten Wertschöpfungsketten, internationalen Handelsstrukturen, Finanzierungsreserven und großen Netze vertikal integrierter Konzerne. Ein administriertes Preisformelsystem würde zudem Informationsasymmetrien zulasten des Mittelstands verstärken. Große, vertikal integrierte Unternehmen verfügen über eigene Handels-, Risiko-, Daten- und Compliance-Strukturen. Sie können Preisformeln, Indexentwicklungen, Bioanteile, THG-Kosten, regionale Logistikrisiken und Sonderanpassungen professionell modellieren. Mittelständische Betreiber verfügen regelmäßig nicht über vergleichbare Ressourcen. Je komplexer das staatliche Preissystem, desto größer wird der Vorteil der Konzerne.

Wenn festgelegte Maximalpreise die tatsächlichen Kosten einzelner Standorte nicht decken, geraten zuerst kleinere und mittlere Betreiber unter Druck. Große Unternehmen können Risiken über Netze, Einkaufsmacht, Dateninfrastruktur und Kapitalstärke eher abfedern. Mittelständische Anbieter können das nur sehr eingeschränkt. Die Folge wären Standortaufgaben, eine Schwächung der Versorgung in der Fläche und eine weitere Marktkonzentration. Besonders gefährdet wären nicht die großen, hochfrequentierten Standorte, sondern kleinere, häufig familiengeführte Stationen in ländlichen und regionalen Versorgungsräumen. Gerade diese Standorte sind für die dezentrale Versorgung wichtig, haben aber geringere Absatzmengen, höhere relative Fixkosten und weniger Möglichkeiten, zusätzliche Belastungen auszugleichen.

Damit würde ausgerechnet die Anbietergruppe geschwächt, die im deutschen Kraftstoffmarkt bisher für Wettbewerb und Preisdisziplin sorgt. Das wäre mittelstandsfeindlich und verbraucherpolitisch kontraproduktiv. Weniger Mittelstand bedeutet weniger Wettbewerb; weniger Wettbewerb bedeutet mittelfristig höhere Preise.

9. Maximalpreise ersetzen Wettbewerb durch Einheitspreise

Auch wettbewerbspolitisch ist ein Maximalpreissystem problematisch. Nach unserer Marktkenntnis verkaufen in Luxemburg rund 95 Prozent der Tankstellen zum Maximalpreis. Das zeigt: Ein Maximalpreis wird in der Praxis schnell zum Einheitspreis. Wettbewerb findet dann allenfalls noch im Zehntelcentbereich statt.

Für Deutschland wäre das ein gravierender Rückschritt. Der Tankstellenmittelstand wirkt heute als Marktregulativ, weil freie Tankstellen häufig günstiger als große Markenanbieter anbieten und lokalen Preisdruck

erzeugen. Wenn alle Anbieter faktisch am staatlichen Maximalpreis verkaufen, wird genau dieser Wettbewerb ausgeschaltet.

Ein Maximalpreis ist damit kein Instrument zur Stärkung des Wettbewerbs. Er kann im Gegenteil dazu führen, dass Wettbewerb durch staatlich administrierte Preisgleichförmigkeit ersetzt wird. Verbraucherinnen und Verbraucher hätten dann weniger echte Preisdifferenzierung, weniger Ausweichmöglichkeiten und mittelfristig weniger Anbietervielfalt.

Die Erfahrung mit starren Preislogiken zeigt, dass sie eher ein „race to the top“ als einen Preiswettbewerb nach unten auslösen können. Wenn der Maximalpreis zum täglichen Referenzpreis wird, orientieren sich Anbieter an diesem oberen Rahmen, statt aktiv darunter Wettbewerb zu führen.

Freie Tankstellen konnten sich bislang häufig bewusst unterhalb der großen Markenanbieter positionieren und dadurch lokalen Preisdruck erzeugen. Gerade diese Preisabstände – oftmals nur wenige Cent, aber für Verbraucher spürbar – sind im Kraftstoffmarkt wettbewerblich entscheidend. Ein Maximalpreissystem würde diese Funktion entwerten, weil sich der Markt faktisch am administrierten Höchstpreis ausrichtet.

10. Die 12-Uhr-Regelung zeigt bereits die Risiken staatlicher Markteingriffe

Die bereits erfolgte 12-Uhr-Regelung zeigt aus Sicht des bft beispielhaft, dass staatliche Eingriffe in die Preisbildung am Kraftstoffmarkt unerwünschte Nebenwirkungen entfalten können. Sie sollte deshalb nicht Ausgangspunkt für weitere Eingriffe sein, sondern Anlass für Zurückhaltung.

Schon diese Regelung wirkt aus Sicht des bft mittelstandsfeindlich. Zusätzliche Kosten, bürokratischer Aufwand, die gesamtmarktstrategischen Möglichkeiten großer Anbieter und deren Wissensvorsprung haben dazu geführt, dass der Mittelstand seiner Funktion als Marktregulativ nicht mehr in gleicher Weise nachkommen kann. Freie Tankstellen konnten bislang die großen Anbieter vor sich hertreiben, indem sie lokal, flexibel und häufig günstiger agiert haben. Durch starre Eingriffe in die Preisbildung verschiebt sich dieses Verhältnis zuungunsten des Mittelstandes.

Der Mittelstand wird stärker von der Preispolitik der Konzerne getrieben und muss sich an deren Strategie anpassen, anstatt selbst wettbewerblichen Druck aufzubauen. Damit wird nicht die Marktmacht großer Unternehmen begrenzt, sondern der Handlungsspielraum derjenigen Anbieter eingeschränkt, die bisher für Preiswettbewerb gesorgt haben. Ein Maximalpreissystem würde diese Entwicklung weiter verschärfen.

11. Bewertung und Forderungen des bft

Das Luxemburger Modell ist für Deutschland kein geeignetes Vorbild. Es beruht auf einem kleinen, zentral versorgten Sondermarkt, hoher grenzüberschreitender Nachfrage, starkem Tanktourismus und einer komplexen administrativen Preisformel. In Deutschland würde ein solches Modell zu erheblicher Bürokratie, regionalen Fehlsteuerungen, Versorgungsrisiken, weniger Wettbewerb und einer besonderen Belastung des Tankstellenmittelstands führen.

Ein hoher Maximalpreis wäre verbraucherpolitisch wirkungslos. Ein niedriger Maximalpreis wäre mittelstands- und versorgungsgefährdend. Deckt der Maximalpreis Wiederbeschaffungs-, Transport- und Betriebskosten

nicht, drohen Versorgungsengpässe. Liegt der Weltmarktpreis oder der Preis in benachbarten Märkten über dem national regulierten Preis, entstehen Ausweichanreize zulasten der Versorgung in Deutschland.

Der bft fordert daher:

- keine Übertragung des Luxemburger oder belgischen Modells staatlich administrierter Kraftstoffpreise auf Deutschland;
- keine weitere Einschränkung des Preiswettbewerbs im Kraftstoffmarkt;
- eine mittelstandssensible Evaluation bereits erfolgter Markteingriffe, insbesondere mit Blick auf Durchschnittspreise, Margen, Bürokratiekosten und Marktkonzentration;
- Transparenz über staatlich verursachte Preisbestandteile, insbesondere Steuern, Abgaben, CO2-Bepreisung und THG-Quote;
- Stärkung von Wettbewerb, Markttransparenz und kartellrechtlicher Kontrolle dort, wo strukturelle Marktmacht tatsächlich besteht;
- Erhalt freier und mittelständischer Tankstellen als dezentrale Versorgungsinfrastruktur und preisdämpfendes Marktregulativ.

12. Fazit

Deutschland hat kein Preisregulierungsproblem, sondern einen hochkomplexen Kraftstoffmarkt mit erheblichen staatlich verursachten Preisbestandteilen, regional unterschiedlichen Versorgungskosten und einem mittelständischen Wettbewerbsregulativ, das erhalten werden muss.

Ein Luxemburger Modell würde diese Probleme nicht lösen. Es würde Wettbewerb durch Preisverwaltung ersetzen, regionale Versorgungsrisiken schaffen und den Tankstellenmittelstand weiter schwächen. Der bft spricht sich daher klar gegen die Übertragung des Luxemburger Modells auf Deutschland aus.

Der bft Bundesverband Freier Tankstellen und Unabhängiger Deutscher Mineralölhändler e. V. setzt sich als Vertreter konzernunabhängiger Tankstellen und Mineralölhändler für die wirtschaftliche Eigenständigkeit und den Erhalt einer freien Marktwirtschaft im Energiehandel ein. Die Mitglieder des bft betreiben fast 2.900 Tankstellen und stellen damit über 20 Prozent des deutschen Tankstellenmarktes. Viele Mitgliedsunternehmen sind mittelständische, inhabergeführte Familienunternehmen und leisten eine tragende Rolle für Versorgungssicherheit, Wettbewerb und Mobilitätswende.