

Der Benzinpreis ist ein System – und unsere Wahrnehmung täuscht uns

*Eine Analyse von Struktur, Marktmechanik und Preisbildung im globalen Ölmarkt
von Marita Kuehne*

Viele Menschen erleben es im Alltag: Die Preise an der Tankstelle steigen schnell – und der Geldbeutel wird eng.

Wir diskutieren über Schuldige –
dabei übersehen wir das System, das den Preis überhaupt erst entstehen lässt.

Die naheliegende Erklärung sind steigende Ölpreise – oder die Vermutung, dass
Ölkonzerne daran überdurchschnittlich verdienen. Begeben wir uns auf Spurensuche.

Bevor ein Preis entsteht, muss ein Rohstoff überhaupt verfügbar sein. Genau hier beginnt
das eigentliche Problem.

Der Benzinpreis ist kein linear aus dem Rohölpreis ableitbarer Marktpreis, der sich wie eine mathematische Formel berechnen lässt. Er ist das Ergebnis eines mehrstufigen Systems aus Steuern, Emissionskosten, Raffinerie- und Logistikstrukturen, Lagerbeständen, Marktstrukturen und Erwartungen an den Terminmärkten.

Der Rohstoffmarkt für Öl wird in öffentlichen Debatten häufig als „kompliziert“
beschrieben. Tatsächlich handelt es sich jedoch um ein komplexes Zusammenspiel, das
ich in dieser Analyse Schritt für Schritt aufschlüsseln werde.

Um die Dynamik zu verstehen, ist es daher notwendig, zunächst einen Blick auf die
Struktur des Benzinpreises selbst zu werfen.

Die folgende Analyse betrachtet den europäischen Kraftstoffmarkt Schritt für Schritt:

- 1. Aufteilung des Benzinpreises (2,03 €)
- 2. Prozentuale Verteilung im Benzinpreis
- 3. Vier zentrale Erkenntnisse
- 4. Entwicklung von Rohöl- und Benzinpreisen
- 5. Ölwert schöpfung im Benzinpreis
- 6. Kraftstoffe und ihre Marktstruktur (Fokus Diesel)
- 7. Struktur des deutschen Kraftstoffverbrauchs


- 8. Rohöl und Herstellprozess von Benzin und Diesel
- 9. Ölmarkt und strategische Reserven (IEA)
- 10. Gesamtfazit – komplex und nicht linear
- 11. Quellen und Datenbasis
- 12. Anhang: EU-Benzinpreise E5

Erst aus dem Zusammenspiel dieser Faktoren lässt sich verstehen, warum sich Benzinpreise entwickeln, wie sie sich entwickeln – und warum einfache Erklärungen für komplexe Märkte häufig zu kurz greifen. Die folgenden Berechnungen basieren teilweise auf Modellannahmen zur Veranschaulichung und werden anschließend mit realen Marktdaten abgeglichen.

Um der Analyse zu folgen, ist es notwendig, die Preiszusammensetzung des Benzinpreises zu betrachten.

1. „Aufteilung“ eines Benzinpreises (Eurosuper 95-E5) von 2,03 Euro

Bestandteil	Betrag €/L	Erklärung	Quelle
Energiesteuer	0,65 €	feste Mineralölsteuer auf Benzin 0,65 €, zum Vergleich: Diesel 0,47 €	(§2) Energiesteuergesetz ¹
CO ₂ -Preis	ca. 0,16 €	nationaler Emissionshandel (Preisband 2026 etwa 55–65 €/t CO ₂ ; vereinzelt Verkäufe bis 68 €/t)	Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHSt), nationaler Emissionshandel ²
Mehrwertsteuer	0,32 €	19 % auf den Gesamtpreis	Umsatzsteuergesetz ³ UStG § 12
Rohölpreis	0,52 €	ca. 26 % Anteil des eigentlichen Rohöls	Branchenanalyse / eigene Ableitung aus Preisstruktur
Raffinerie	0,22 €	Verarbeitung des Rohöls zu Benzin	Mineralölwirtschaft / Branchenstruktur
Transport & Lager	0,10 €	Pipeline, Tanklager, Logistik	Mineralölwirtschaft
Tankstelle / Handel	0,06 €	Marge der Tankstellenbetreiber	Mineralölwirtschaft

 Quellen: eigene Ableitung auf Basis von ADAC⁵ und EU Weekly Oil Bulletin⁴

Der Tabelle liegt ein **Benzinpreis von 2,03 €** zugrunde. Darin enthaltene Steuern und Abgaben gesamt: **ca. 1,13 € (≈ 55,7 %)**


Die dargestellten Werte stellen modellhafte Durchschnittswerte dar und dienen der Veranschaulichung der Preisstruktur. Sie basieren auf einer Kombination aus Marktdaten und Branchenanalysen und können je nach Marktphase variieren.

Wie teilt sich der Benzinpreis in seine Bestandteile in Prozent auf?

2. Wie sich der Benzinpreis zusammensetzt – keine Gewinnverteilung, sondern eine Systemstruktur

Die dargestellten Anteile sind keine Gewinnverteilung. Sie zeigen die Bestandteile des Endpreises entlang der Wertschöpfungskette – bestehend aus Kosten, Risiken, Marktpreisen und Margen.

Bereich	Anteil	Quelle
Staat (Steuern & CO ₂)	≈ 55-60 %	eigene Berechnung
Rohöl	≈ 25-30 % *	eigene Berechnung
Raffinerie	≈ 8-12 %	eigene Berechnung
Transport & Logistik	≈ 3-7 %	eigene Berechnung
Tankstellenmarge	≈ 3 % (oft fixer Centbetrag pro Liter)	eigene Berechnung

 Quellen: ADAC Kraftstoffpreisanalysen⁵, Branchenanalyse/eigene Ableitung aus Preisstruktur^{4,5}

*Der Anteil des Rohöls kann in Krisenzeiten deutlich höher ausfallen. Gleichzeitig steigt jedoch auch das Risiko entlang der Lieferkette – etwa durch eingeschränkte Versicherbarkeit von Transporten, geopolitische Unsicherheiten in Förder- und Transitregionen und Risiken der Fehlspekulation an den Terminmärkten. Die prozentualen Anteile sind Momentaufnahmen und verschieben sich je nach Preisniveau.

Steuern hingegen bestimmen einen großen Teil des Preisniveaus. Die Dynamik der Preise entsteht nicht durch einzelne Akteure, sondern maßgeblich durch Marktmechanismen, Erwartungen und deren Wechselwirkungen.

Mit steigenden Rohölpreisen verändert sich nicht nur das Preisniveau, sondern auch die innere Struktur des Benzinpreises.

Alle Bestandteile reagieren grundsätzlich auf Marktbewegungen – jedoch nicht im gleichen Ausmaß und nicht mit der gleichen Geschwindigkeit. Während der Rohölanteil unmittelbar und oft stark auf Preisveränderungen reagiert, entwickeln sich andere Bestandteile wie Raffinerie, Transport oder Handel deutlich träger.

Dadurch verschieben sich die prozentualen Anteile im Zeitverlauf: Nicht, weil einzelne Kostenbestandteile konstant bleiben, sondern weil sie unterschiedlich stark auf dieselben Marktimpulse reagieren.

3. Vier zentrale Erkenntnisse

3.1. Der Staat erhält den größten Anteil des Benzinpreises

Mehr als die Hälfte des Benzinpreises besteht aus Steuern und Abgaben.

Energiesteuer Benzin: 65,45 Cent/L+ CO₂-Abgabe+MwSt.

Energiesteuer Diesel: 47,04 Cent/L+ CO₂-Abgabe+MwSt.

Quelle: Energiesteuergesetz¹ (§2), nationaler Emissionshandel², Umsatzsteuergesetz³

3.2. Der Anteil des Rohöls am Benzinpreis liegt typischerweise bei 25–30 %

Rein rechnerisch sollten sich selbst starke Rohölpreisschwankungen auf den Endpreis an der Zapfsäule nur begrenzt auswirken. In der Realität wirken jedoch zahlreiche zusätzliche Faktoren auf den Preis, sodass sich Rohölpreisschwankungen nicht linear auf den Benzinpreis übertragen.

3.3. Europa hat erhebliche Preisunterschiede bei ähnlichen Marktpreisen

Dänemark / Niederlande / Deutschland: über 2 €/L⁷

Osteuropa: oft 1,30–1,50 €/L⁸

Die Unterschiede entstehen maßgeblich durch die unterschiedliche Besteuerungsstruktur der jeweiligen Länder, wie im Anhang im Detail dargestellt.


3.4. Nettopreis von Benzin ohne Steuern und Abgaben in Europa

Der Nettopreis von Benzin ohne Steuern und Abgaben liegt innerhalb Europas deutlich näher beieinander als die Endverbraucherpreise.

Die großen Unterschiede an der Zapfsäule lassen sich daher zu einem erheblichen Teil durch unterschiedliche Steuer- und Abgabenstrukturen erklären – ein Zusammenhang, der in der öffentlichen Wahrnehmung häufig in den Hintergrund tritt.

Aktuell bewegt sich der Nettopreis innerhalb der EU in einer Bandbreite von etwa 0,59 bis 0,77 €/L⁷ – je nach Marktphase, Raffineriestruktur und regionalen Kostenunterschieden. Die folgende Momentaufnahme verdeutlicht diese Größenordnung:

Land	Nettopreis Benzin am 10. März 2026
Belgien	ca. 0,62 €/L ⁷
Deutschland	ca. 0,73 €/L ⁷
Dänemark	ca. 0,77 €/L ⁷

 Quellen: EU Weekly Oil Bulletin⁷ (Preis ohne Steuern und Abgaben)

Bis hierhin zeigt sich die strukturelle Zusammensetzung des Preises. Die eigentliche Dynamik entsteht jedoch im Marktgeschehen selbst.

Ein Blick auf die Entwicklung der Rohöl- und Benzinpreise vor und während der Eskalation des Iran-Krieges hilft, das komplexe Marktgeschehen besser zu verstehen.

4. Die Entwicklung des Rohöl- und Benzinpreises

Ein Blick auf die Entwicklung des Brent-Rohölpreises⁹ zeigt, wie stark sich geopolitische Ereignisse und Markterwartungen innerhalb kurzer Zeit auf den Energiemarkt auswirken können.

Phase 1 – moderater Anstieg des Rohölpreises im Februar und dann eine abrupte Wende


Der Brent-Rohölpreis entwickelte sich zunächst relativ stetig nach oben:

02.02.2026: ca. 68,8 \$/Barrel

27.02.2026: ca. 71,0 \$/Barrel

09.03.2026: ca. 90,0 \$/Barrel

Innerhalb von gut fünf Wochen entspricht dies einem Anstieg von rund 30 %.

 Quelle: International Energy Agency⁹

Phase 2 – starke Marktbewegung am 10.03.2026

Am 10. März 2026 fiel der Brent-Preis nach einem intraday-Hoch von rund 119,5 \$ pro Barrel¹⁰ zeitweise stark zurück; Reuters meldete für diesen Tag einen Schlusskurs von 91,98 US-Dollar je Barrel. Das entspricht – bezogen auf das Tageshoch – einem Rückgang von rund 25 %.

Wie ist eine solche Marktbewegung möglich?

Diese Bewegung entstand in einem bereits angespannten Marktumfeld – sie war keine isolierte Reaktion, sondern die Entladung zuvor aufgebauter Erwartungen. Der Ölmarkt war zuvor durch den Iran-Krieg¹⁰, Spekulationen über mögliche Lieferausfälle und Erwartungen weiterer Preissteigerungen deutlich nach oben getrieben worden.

In solchen Situationen reagieren Terminmärkte^{22,23} für Rohöl besonders empfindlich auf neue Informationen, die Erwartungen oder Enttäuschungen auslösen. Am 10.03.2026

stellte der US-Präsident Donald Trump¹⁰ öffentlich ein sehr baldiges Ende des Krieges gegen den Iran in Aussicht („could end very soon“). Diese Aussage veränderte schlagartig die Erwartungen der Marktteilnehmer über mögliche Versorgungsrisiken im Nahen Osten. Die Folge war eine schnelle Neubewertung der Situation an den Rohstoffmärkten. Händler begannen, zuvor aufgebaute Positionen zu schließen und Gewinne zu realisieren. Dadurch verstärkte sich die Abwärtsbewegung zusätzlich. Der Rohölpreis fiel – bezogen auf das Tageshoch – innerhalb weniger Stunden um rund 25 %¹⁰. Die politischen Aussagen wirkten damit weniger als alleinige Ursache der Preisbewegung, sondern vielmehr als ein vergleichsweise kleiner Auslöser in einem ohnehin nervösen Markt – gewissermaßen das sprichwörtliche „Salz in der Suppe“, das eine bereits vorhandene Dynamik verstärkt.

Zwischenfazit – Vergleich mit der Benzinpreisentwicklung

Interessant ist nun der Vergleich mit der Benzinpreisentwicklung in Europa. Während der Rohölpreis stark schwankte, stiegen die Benzinpreise im gleichen Zeitraum um etwa 10 – 14 %. Hier zeigt sich ein bekanntes ökonomisches Phänomen, der sogenannte „**Rocket-and-Feather-Effekt**“¹¹:

Preise steigen wie eine Rakete – fallen aber wie eine Feder. Das gibt es nicht nur beim Spritpreis.

Steigende Rohölpreise werden meist schnell an Verbraucher weitergegeben, während sinkende Preise deutlich langsamer an der Zapfsäule ankommen.

Die aktuelle politische Debatte zeigt ein zentrales Problem: Selbst auf Nachfrage im Bundestag am 16.03.2026 konnten Vertreter der Mineralölbranche die Preisbildung und besonders die europäischen Unterschiede nicht zufriedenstellend erklären. Eine „lineare Formel“ dazu ist in komplexen Preisbildungssystemen auch nicht möglich.

Genau darin liegt ein zentrales Missverständnis: Der Benzinpreis entsteht nicht linear, sondern aus dem Zusammenspiel mehrerer gleichzeitig wirkender Systeme.

Die Entwicklung der Energiepreise in den vergangenen Jahren hat zudem gezeigt, dass solche Marktbewegungen reale wirtschaftliche Auswirkungen haben können. Der Gaspreis im Zuge des Ukrainekrieges hat dies deutlich gezeigt. Auch der Ölpreis kann in vergleichbarer Weise zu einem zentralen wirtschaftlichen Risikofaktor werden.

Um dieses Zusammenspiel besser zu verstehen, lohnt sich nun ein Blick darauf, wie sich die Gewinnmargen der Ölkonzerne in Nichtkrisenzeiten zusammensetzen.

5. Anteil der Ölwertschöpfung am Benzinpreis

Um die Diskussion über mögliche Gewinne der Ölkonzerne einordnen zu können, lohnt sich zunächst ein Blick darauf, welcher Anteil des Benzinpreises überhaupt auf die Ölwertschöpfung entfällt.

Von einem Benzinpreis von rund 2,03 € pro Liter entfallen auf die Ölwertschöpfung – also Förderung, Verarbeitung und Vertrieb – in etwa 0,90 € in durchschnittlichen Zeiten.

Die Aufteilung ergibt sich aus der zuvor dargestellten Preisstruktur und dient der Veranschaulichung.

Bestandteil	Betrag
Rohöl	0,52€
Raffinerie	0,22 €
Transport + Tankstellen	0,16 €

... in durchschnittlichen Marktphasen etwa 0,90 €

Diese 0,90 € sind nicht mit Unternehmensgewinnen gleichzusetzen, sondern beschreiben die Wertschöpfung entlang der gesamten Produktionskette⁶.

Wertschöpfung bezeichnet dabei die wirtschaftliche Leistung entlang aller Stufen der Energieversorgung: von der Förderung des Rohöls (Upstream) über Transport und Lagerung (Midstream) bis hin zur Verarbeitung und zum Vertrieb (Downstream).

Erst innerhalb dieser einzelnen Stufen entstehen – abhängig von Marktbedingungen und Kostenstrukturen – unterschiedliche Margen.

Ein wesentlicher Teil der Gewinne im Ölgeschäft entsteht dabei in der Regel bereits im Förderbereich (Upstream). Dort ergibt sich die Marge aus der Differenz zwischen den Produktionskosten eines Barrels Rohöl und dem Marktpreis (z. B. Brent).


Die Produktionskosten für Rohöl liegen je nach Förderregion typischerweise zwischen etwa 10–20 Dollar pro Barrel¹⁸ in den Golfstaaten und 40–60 Dollar pro Barrel¹⁸ bei Schieferöl oder Ölsanden, zum Beispiel in den USA. In Krisenzeiten können auch im Downstream höhere Margen entstehen, insbesondere wenn Angebotsverknappungen die Preissetzungsspielräume erhöhen.

Vereinfacht lässt sich dieser Zusammenhang im Förderbereich so darstellen:

Marge im Upstream-Geschäft = Marktpreis des Rohöls – Produktionskosten

Ein vereinfachtes Beispiel: Liegt der Brent-Preis⁹ beispielsweise bei 90 US-Dollar pro Barrel und die Produktionskosten bei 30 US-Dollar, ergibt sich eine Marge von rund 60 US-Dollar pro Barrel – beziehungsweise etwa 0,38 US-Dollar pro Liter Rohöl im Förderbereich.

Die nachgelagerten Stufen – also Raffinerie, Transport, Lagerung und Tankstellenbetrieb – arbeiten demgegenüber in der Regel mit deutlich geringeren Margen.

 Quellen: EIA¹⁸, IEA⁶

Damit wird deutlich:

Ein großer Teil des Benzinpreises an der Tankstelle lässt sich nicht auf Unternehmensgewinne zurückführen, sondern auf Steuern, Abgaben und verschiedene Marktstufen der Energieversorgung. Um diese Zusammenhänge einzuordnen, ist ein Blick auf die Struktur des globalen Ölmarktes notwendig.

Der globale Ölmarkt ist oligopolistisch¹² organisiert. Das bedeutet, dass wenige große Unternehmen einen erheblichen Teil des Marktes prägen. Zu den wichtigsten Akteuren gehören:

- Shell
- BP
- TotalEnergies
- ExxonMobil

Vor diesem Hintergrund lässt sich die Preisentwicklung nicht auf einzelne Akteure reduzieren. Die Wahrnehmung von „Abzocke an Tankstellen“ greift daher zu kurz. Wie zuvor gezeigt, liegt dem Benzinpreis ein komplexes Zusammenspiel aus Rohstoffpreisen, Steuern, Infrastruktur und globalen Marktmechanismen zugrunde. Gleichzeitig zeigt die Erfahrung aus vielen Krisen:

Steigen Rohstoffpreise stark an, profitieren häufig die Förderunternehmen, während Verbraucher steigende Preise an der Zapfsäule erleben.

Dieses Phänomen ist kein Sonderfall einzelner Unternehmen, sondern ein struktureller Effekt globaler Rohstoffmärkte – nicht nur beim Öl.

Hier stellt sich eine weitere zentrale Frage:

Warum liegt der Dieselpreis derzeit etwa 0,20 € über dem Benzinpreis, während dieses Verhältnis früher häufig umgekehrt war? Um diese Frage zu beantworten, muss man tiefer in die Marktstruktur der verschiedenen Kraftstoffe einsteigen. Hier überlagern sich komplizierte und komplexe Zusammenhänge.

6. Kraftstoffe und ihre Marktstruktur

Die Struktur des Kraftstoffverbrauchs im Verkehrssektor zeigt ein klares Bild:

Kraftstoffstruktur¹⁴	Anteil Verkehr
Diesel	ca. 64 %
Benzin	ca. 26–27 %
Sonstige*	ca. 8–10 %

*Flüssiggas, Biokraftstoffe, Erdgas und Strom

Diese Verteilung macht deutlich: Diesel dominiert den Energieverbrauch im Verkehrssektor.

Ein Blick auf den Dieselanteil¹⁶ bei Pkws in Deutschland zeigt jedoch eine andere Entwicklung:

1990: ca. 14 %

2015: ca. 48 %

2020: ca. 32 %

2024: ca. 29 %

Der Rückgang des Dieselanteils im Pkw-Bereich verändert jedoch nicht die grundsätzliche Bedeutung von Diesel im Gesamtsystem.

Der überwiegende Teil des Dieserverbrauchs¹⁴ entfällt nicht auf Pkw, sondern auf wirtschaftlich zentrale Bereiche wie:

- LKW-Transport
- Landwirtschaft
- Bauindustrie
- Schifffahrt
- Industrie

Damit wird deutlich: Diesel ist kein primärer Pkw-Kraftstoff, sondern ein zentraler Energieträger für wirtschaftliche Prozesse. Preisanstiege in diesem Sektor wirken sich direkt auf Produktionskosten, Transportkosten und damit indirekt auf Preise entlang der gesamten Wertschöpfungskette aus.

Gerade diese strukturelle Bedeutung erklärt, warum sich Veränderungen im Dieselmart besonders stark auf die Preisbildung auswirken können. Während Benzin stärker vom privaten Konsum geprägt ist, hängt Diesel unmittelbar mit Produktion, Logistik und Versorgung zusammen.

Steigt die Nachfrage nach Transport oder kommt es zu Störungen im globalen Handel, wirkt sich dies direkt auf den Dieselmart aus – und damit auf die Preisstruktur im gesamten Kraftstoffmarkt sowie auf zahlreiche Produkte des täglichen Lebens. An diesem Punkt wird sichtbar, wie sensibel ganze Volkswirtschaften auf Störungen im Dieselmart reagieren – und wie schnell sich daraus systemische Effekte entwickeln können.

7. Die Struktur des deutschen Kraftstoffverbrauchs und die Folgen

Um zu verstehen, warum der Dieselpreis häufig anders reagiert als der Benzinpreis, lohnt sich ein Blick auf die tatsächliche Verbrauchsstruktur im Verkehrssystem.

Produkt	Kraftstoffverbrauch¹⁷
Diesel	~38 Mio. Tonnen pro Jahr
Benzin	~18 Mio. Tonnen pro Jahr

Diese Verteilung zeigt eine zentrale Besonderheit des Marktes: Diesel ist mengenmäßig der dominierende Kraftstoff im Verkehrssystem.

In der öffentlichen Wahrnehmung wird häufig unterschätzt, dass fast doppelt so viel Diesel verbraucht wird wie Benzin.

Diese Mengenrelation ist entscheidend für das Verständnis der Preisentwicklung: Ein Markt mit hoher Nachfrage und gleichzeitig begrenzter kurzfristiger Ausweitung des Angebotes, reagiert besonders sensibel auf Veränderungen von Angebot und Nachfrage.

Steigt die Nachfrage nach Diesel oder kommt es zu Angebotsengpässen, wirken sich diese Veränderungen aufgrund der zentralen Rolle von Diesel im Verkehrs- und Wirtschaftssystem unmittelbar auf das gesamte System aus. Damit wird deutlich: Die Preisentwicklung von Diesel ist nicht isoliert zu betrachten, sondern eng mit der Struktur des Gesamtmarktes verbunden.

Vor diesem Hintergrund zeigt sich ein bemerkenswerter Widerspruch: In der öffentlichen Wahrnehmung steht häufig der Benzinpreis im Fokus, während die Entwicklung des Dieselpreises – trotz seiner deutlich größeren wirtschaftlichen Bedeutung – vergleichsweise wenig Beachtung findet.

Um diese Dynamik vollständig zu verstehen, ist es zusätzlich notwendig, einen Blick auf die Herstellung von Diesel und Benzin zu werfen.

8. Das Rohöl und der Herstellprozess von Benzin und Diesel

Aus einem Barrel Rohöl entstehen in der Raffinerie nur begrenzte Mengen unterschiedlicher Produkte. Typischerweise ergibt sich folgende Verteilung:

- Benzin: ca. 40–45 %¹⁸
- Diesel: ca. 25–30 %¹⁸

Diese Verteilung ist kein frei wählbares Ergebnis, sondern durch die physikalisch-chemischen Eigenschaften des Rohöls sowie die technische Auslegung der Raffinerien kurzfristig weitgehend vorgegeben. Dies kann nur mit erheblichem technischen und wirtschaftlichen Aufwand verändert werden. Damit entsteht ein zentraler struktureller Zusammenhang für die Preisbildung:

Die Menge an Diesel kann nicht kurzfristig beliebig erhöht werden – auch dann nicht, wenn die Nachfrage steigt.

Vor diesem Hintergrund wird verständlich, warum der Dieselpreis in Europa¹⁵ besonders sensibel auf Marktveränderungen reagiert:

- hoher Bedarf an Diesel (Transport, Industrie)
- begrenzte Ausbeute im Raffinerieprozess
- historisch auf Benzin ausgelegte Raffineriestruktur in Europa
- Verknappung von Raffinerieprodukten⁹

Das Ergebnis ist ein struktureller Engpass im Dieselsegment, der tendenziell zu steigenden Preisen führen kann.

Europa gleicht diesen Engpass durch Importe aus. Während Diesel früher in großen Mengen aus Russland bezogen wurde, erfolgt die Versorgung heute verstärkt über Lieferungen aus den USA und dem Nahen Osten.

Ein weiteres strukturelles Merkmal des europäischen Energiemarktes ist die hohe Abhängigkeit von Rohstoffimporten²¹. Viele zentrale Energie- und Industrierohstoffe stehen innerhalb Europas nur begrenzt zur Verfügung.

Diese Abhängigkeit ist keine moralische, sondern eine geografische und wirtschaftliche Realität eines rohstoffarmen Industriestandorts wie Deutschland.

Diese Abhängigkeit ist keine Ausnahme, sondern ein grundlegendes Merkmal der globalen Arbeitsteilung: Rohstoffreiche Länder stellen Ressourcen bereit, während Industrieländer diese verarbeiten und wirtschaftlich weiterverwerten.

Dieser Mangel an eigenen Rohstoffen hat unter anderem dazu geführt, dass Staaten strategische Reserven für wichtige Rohstoffe – insbesondere Öl und Gas – aufgebaut haben – was die Frage aufwirft, wie stabil diese Form von Versorgungssicherheit tatsächlich ist.

9. Das Rohöl und die Vorräte der IEA

Der globale Ölmarkt bewegt sich in sehr großen Mengen.

Weltweit liegt der tägliche Ölverbrauch aktuell bei rund 100 Millionen Barrel pro Tag¹⁹. Ein Barrel entspricht etwa 159 Litern. Damit werden global täglich rund 15,9 Milliarden Liter Rohöl verbraucht – etwa 6.300 olympischen Schwimmbecken täglich.

Die strategischen Ölreserven der Mitgliedstaaten der Internationalen Energieagentur (IEA)¹⁹ umfassen insgesamt etwa 1,2 bis 1,8 Milliarden Barrel Rohöl in staatlichen und verpflichtenden Industrie-Lagern. Diese Reserven dienen dazu, kurzfristige Versorgungsunterbrechungen im globalen Ölmarkt auszugleichen.

Im Zuge der aktuellen geopolitischen Spannungen wurde eine koordinierte Freigabe von etwa 400 Millionen Barrel¹⁹ aus diesen strategischen Reserven beschlossen – die größte Freigabe in der Geschichte der IEA.

Zum Vergleich wird die Größenordnung deutlich:

Eine Freigabe von 400 Millionen Barrel entspricht rechnerisch nur etwa vier Tagen des weltweiten Verbrauchs.

Erst durch diese Einordnung wird sichtbar, wie begrenzt selbst große Eingriffe im Verhältnis zum globalen Markt tatsächlich sind.

Die Freigabe strategischer Reserven ist eine legitime Maßnahme zur kurzfristigen Stabilisierung der Märkte und zur Dämpfung extremer Preisschwankungen. Sie kann jedoch weder geopolitische Konflikte lösen noch die strukturelle Abhängigkeit vieler Industriestaaten von globalen Rohstofflieferketten dauerhaft beseitigen.

Einordnung der Größenordnungen:

Kennzahl	Menge
Weltweiter Ölverbrauch	ca. 100 Mio. Barrel pro Tag ¹⁹
Strategische IEA-Ölreserven ¹⁹	ca. 1.200 – 1.800 Mio. Barrel gesamt
Freigabe am 12.03.2026	ca. 400 Mio. Barrel ¹⁹

10. Gesamtfazit: Der Ölmarkt ist nicht nur kompliziert, sondern komplex.

Die Kostenstruktur des europäischen Kraftstoffmarktes wird im Wesentlichen durch mehrere Faktoren bestimmt:

- die Steuerstruktur der einzelnen Staaten^{1, 2, 3, 4}
- globale Angebotsengpässe auf dem Rohölmarkt, etwa infolge geopolitischer Konflikte^{9, 10, 27}
- die starke Nachfrage nach bestimmten Raffinerieprodukten, insbesondere Diesel^{6, 25}
- die strukturelle Abhängigkeit Europas von Rohstoff- und Energieimporten^{20, 21}
- die Erwartungen der Finanz- und Rohstoffmärkte^{22, 23}.

Preisbewegungen entstehen daher aus dem komplexen Zusammenspiel von Marktmechanismen, globalem Handel, Infrastruktur, geopolitischen Risiken und den Erwartungen der Marktteilnehmer^{6, 9, 10, 27}.

Staatliche Maßnahmen können kurzfristig stabilisieren – etwa durch Steuern, Regulierung oder strategische Reserven^{1, 2, 19} –, die grundlegenden Marktmechanismen jedoch nur begrenzt beeinflussen.

Der Benzinpreis ist ein System. Und jedes System beginnt mit einer Voraussetzung: der Verfügbarkeit eines Rohstoffs.

Rohstoffe folgen dabei keiner politischen oder moralischen Logik, sondern geografischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten. Wer über Energiepreise spricht, spricht daher immer auch über Abhängigkeiten – nicht als Ausnahme, sondern als grundlegendes Prinzip globaler Märkte.

Unsere Wahrnehmung ist geprägt von Emotionen wie Moral und Ängsten. Gas und Öl folgen jedoch physikalischen, geografischen und ökonomischen Gesetzmäßigkeiten – nicht unseren Deutungen.

Zusätzlich bleibt ein nicht verifizierbarer, aber systemisch relevanter Faktor bestehen: die theoretische Möglichkeit strategischer Marktverschiebungen durch staatliche Akteure, die globale Lieferströme und Marktanteile neu ordnen können. Energieflüsse, Währungsräume und Kapitalströme sind miteinander gekoppelt.

Solange keine Energieform verfügbar ist, die gleichzeitig emissionsarm, wirtschaftlich tragfähig, ohne langfristige Folgekosten und jederzeit verfügbar ist, bleibt die Komplexität des Handels fossiler Rohstoffe ein struktureller Bestandteil unserer Realität.

11. Anhang: Benzinpreise in Europa – Wahrnehmung und Struktur

Eurosuper 95 (E5)

Stand: Preiswoche mit Stichtag 09.03.2026 (EU Weekly Oil Bulletin)

Land	Endpreis brutto €/L	Δ % Endpreis	Netto €/L	Δ % Netto	Steuern €/L
Spanien	1,65	0 %	0,69	0 %	0,96
Deutschland	2,08	+26 %	0,73	+6 %	1,35
Niederlande	2,17	+32 %	0,76	+10 %	1,41
Frankreich	1,90	+15 %	0,72	+4 %	1,18
Italien	1,96	+19 %	0,71	+3 %	1,25
Belgien	1,68	+2 %	0,62	-10 %	1,06
Polen	1,34	-19 %	0,64	-7 %	0,70
Tschechien	1,39	-16 %	0,65	-6 %	0,74

Einordnung

Die Gegenüberstellung zeigt, dass sich die Nettopreise innerhalb Europas in einer vergleichsweise engen Bandbreite bewegen – im Gegensatz zu den Brutto-Benzinpreisen.

Der Nettopreis bezeichnet dabei den Preis des Kraftstoffs ohne Steuern und Abgaben. Er umfasst insbesondere den Rohölanteil, die Raffinerie, Transport, Lagerung sowie die Handelsmargen entlang der Wertschöpfungskette.

Die deutlich größeren Unterschiede im Endpreis entstehen vor allem durch nationale Steuer- und Abgabenstrukturen.

Die im Beitrag der Tagesthemen dargestellten prozentualen Unterschiede (z. B. +26 % oder +32 %) entstehen durch den Vergleich der Endpreise einzelner Länder mit einem Referenzland (hier: Spanien).

Die Spalte „ Δ % Endpreis“ zeigt diese Differenzen für Verbraucher.

Sie lässt jedoch offen, dass ein wesentlicher Teil dieser Unterschiede auf nationale Steuerstrukturen zurückzuführen ist.

Methodischer Hinweis

Die dargestellten Endpreise entsprechen der öffentlichen Berichterstattung (u. a. ARD Tagesthemen, März 2026), in der Kraftstoffpreise im europäischen Vergleich im politischen Kontext dargestellt wurden.

Es handelt sich dabei nicht um langfristig geglättete Durchschnittswerte, sondern um Momentaufnahmen innerhalb einer konkreten Preiswoche.

Die ergänzte Aufschlüsselung in Nettopreis und Steueranteil basiert auf Daten des EU Weekly Oil Bulletin (Preiswoche mit Stichtag 09.03.2026) und ermöglicht eine strukturelle Einordnung der dargestellten Preise.

Je nach Marktsituation (z. B. Rohölpreis, Wechselkurse oder Raffineriemargen) können diese Werte innerhalb kurzer Zeit um mehrere Cent pro Liter schwanken.

12. Quellen und Datenbasis

1. Preisstruktur des Benzinpreises und staatliche Abgaben

¹ [Energiesteuergesetz §2 – Energiesteuersätze für Benzin und Diesel](#)

https://www.gesetze-im-internet.de/energiestg/_2.html

² [Deutsche Emissionshandelsstelle \(DEHSt\) – Nationaler Emissionshandel](#)

https://www.dehst.de/DE/Themen/nEHS/nEHS_node.html

³ [Umsatzsteuergesetz §12 – Mehrwertsteuersatz in Deutschland](#)

https://www.gesetze-im-internet.de/ustg_1980/_12.html

⁴ [EU Weekly Oil Bulletin – Kraftstoffpreise und Steueranteile in Europa](#)

https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en

2. Marktstruktur der Kraftstoffpreise

⁵ [ADAC – Analyse der Kraftstoffpreisstruktur und Marktbeobachtung](#)

<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto/kraftstoff/kraftstoffpreis/>

⁶ [International Energy Agency – Downstream Oil Industry Analysis](#)

<https://www.iea.org/reports/oil-2023>

²⁴ [ADAC – Zusammensetzung des Benzinpreises und Preisbestandteile an der Tankstelle](#)

<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto/kraftstoff/kraftstoffpreis/>

²⁵ [International Energy Agency – Refining Economics und Downstream Market Structure](#)

<https://www.iea.org/reports/oil-2023>

3. Europäische Preisunterschiede

⁷ [EU Weekly Oil Bulletin – Nettopreise und Steueranteile der EU-Mitgliedstaaten](#)

https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en

⁸ [GlobalPetrolPrices – internationale Kraftstoffpreisvergleiche](#)

<https://www.globalpetrolprices.com>

²⁶ [EU Weekly Oil Bulletin – historische Preisreihen und Wochenberichte](#)

https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en

4. Entwicklung der Rohölpreise

⁹ [International Energy Agency – Oil Market Report](#)

<https://www.iea.org/reports/oil-market-report>

¹⁰ [Reuters – Energie- und Rohstoffmarktberichte](#)

<https://www.reuters.com/business/energy>

¹¹ [Federal Reserve Bank of St. Louis – Rocket-and-Feather-Effekt bei Benzinpreisen](#)

<https://www.stlouisfed.org/publications/regional-economist/october-2014/rockets-and-feathers-why-dont-gasoline-prices-always-move-in-sync-with-oil-prices>

²⁷ [Reuters – globale Berichterstattung zu Ölpreisbewegungen und geopolitischen Ereignissen](#)

<https://www.reuters.com/business/energy/>

5. Marktstruktur der Ölindustrie

¹² [International Energy Agency – Marktanalysen zur Struktur der Ölindustrie](#)

<https://www.iea.org/reports/oil-2023>

¹³ [Bundesverband Freier Tankstellen – Marktstruktur und Margen im Tankstellengeschäft](#)

<https://www.bft.de>

6. Struktur des Kraftstoffmarktes

¹⁴ [en2x – Mineralölstatistik Deutschland und Europa](#)

<https://en2x.de/service/statistik/>

¹⁵ [Eurostat – Energieverbrauch und Kraftstoffstruktur im Verkehr](#)

<https://ec.europa.eu/eurostat>

¹⁶ [Kraftfahrt-Bundesamt – Fahrzeugbestand nach Antriebsarten](#)

https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand_node.html

7. Kraftstoffverbrauch in Deutschland

¹⁷ [en2x – Mineralölstatistik Deutschland \(Verbrauchsdaten\)](#)

<https://en2x.de/service/statistik/>

8. Raffinerieprozesse und Produktstruktur

¹⁸ [U.S. Energy Information Administration – Raffinerieerträge aus Rohöl](#)

<https://www.eia.gov/tools/faqs/faq.php?id=327&t=9>

9. Strategische Ölreserven und globaler Ölmarkt

¹⁹ [International Energy Agency – Strategic Petroleum Reserves und Emergency Stocks](#)

<https://www.iea.org/data-and-statistics/data-product/oil-stocks-of-iea-countries>

²⁰ [Eurostat – Energieimportabhängigkeit Europas](#)

https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Energy_import_dependency

²¹ [European Commission – Critical Raw Materials Report](#)

https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/raw-materials/areas-specific-interest/critical-raw-materials_en

²² [Bank for International Settlements – Commodity Derivatives Statistics](#)

<https://www.bis.org/statistics/derstats.htm>

²³ [Commodity Futures Trading Commission – Futures Market Data](#)

<https://www.cftc.gov/MarketReports/index.htm>

Alle Quellen abgerufen am: 12.03.2026

© Marita Kühne, 2026 — www.marita-kuehne.de