# Kurzstudie

# Maßnahmen gegen hohe Kraftstoffpreise - Lektionen aus der Ölkrise 2026

Von Ellen Österlein und Martin Wietschel

Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI, Karlsruhe

---

Ort: Karlsruhe

Datum: 17.09.2026

Diese Kurzstudie basiert auf der Studie *Resilienz flüssiger Energieträger und Grundstoffe*, die aktuell verfasst wird vom Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI, der Fraunhofer-Einrichtung für Energieinfrastrukturen und Geotechnologien IEG und der HEAS AG im Auftrag der Akademieninitiative ESYS - Energiesysteme der Zukunft. Das diesem Bericht zugrundeliegende Vorhaben wurde im Rahmen der institutionellen Sonderfinanzierung des Bundes von ESYS – Energiesysteme der Zukunft mit Mitteln des Bundesministeriums für Forschung, Technologie und Raumfahrt unter dem Förderkennzeichen ESY2026 gefördert. Die Initiative wird von acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften e.V., Karolinenplatz 4, 80333 München, federführend verantwortet. Für den Inhalt dieser Veröffentlichung sind die Autor:innen verantwortlich.

Die Hauptstudie soll im Februar 2027 veröffentlicht werden.

# Inhaltsverzeichnis

1 Executive Summary ..... 3

2 Hintergrund: Der Iran-Krieg und seine Auswirkungen auf die Rohölversorgung ..... 4

3 Analyse der in der EU ergriffenen Maßnahmen ..... 6

4 Analyse der deutschen Maßnahmen ..... 10

5 Von pauschaler zu zielgerichteter Entlastung: Aufbau einer Infrastruktur zur Ermittlung von Bedürftigkeit ..... 12

6 Literaturverzeichnis ..... 13

7 Abbildungsverzeichnis ..... 15

# 1 Executive Summary

Die Iran-/Hormus-Krise 2026 hat zum bisher größten globalen Ausfall der Ölversorgung geführt, allerdings waren die realen Ölpreise bei vergangenen Krisen wie dem zweiten Ölpreisschock in den 1980ern oder auch dem Ukrainekriegt teilweise deutlich höher. Die EU-Mitgliedstaaten reagierten mit Krisenmaßnahmen in Höhe von über 11 Milliarden Euro, wobei Deutschland mit Ausgaben in Höhe von 0,04 % des BIP deutlich unter dem EU-Durchschnitt von 0,13 % blieb. Im europäischen Vergleich dominierten preissenkende Instrumente wie Steuersenkungen, die 56 % aller Maßnahmen ausmachten. Nur 24 % der EU-Maßnahmen zielten auf eine Nachfragereduktion, beispielsweise durch Energieeffizienzmaßnahmen in Haushalten, ab. Diese Dominanz pauschaler Preissenkungen entlastet Haushalte und Industrie generell, ist aber auch kritisch zu bewerten, da sie das Preissignal abschwächen, welches in Mangellagen ökonomisch notwendig ist, um den Verbrauch zu reduzieren. Zudem sind die meisten europäischen und globalen Maßnahmen nicht sozial zielgerichtet.

In Deutschland fungierte der befristete „Tankrabatt" (Energiesteuersenkung) als zentrales Instrument. Zwar wurde die Entlastung von rund 16,7 Cent pro Liter überwiegend an die Verbraucher weitergegeben, ein Teil verblieb jedoch bei den Mineralölunternehmen. Fiskalisch ist diese Maßnahme ineffizient, da sie pauschal für alle gilt und nicht bei vulnerablen Haushalten ansetzt. Ebenso erwies sich die regulatorische 12-Uhr-Regel des Kraftstoffanpassungsgesetzes nur in Teilen als erfolgreich: Zwar erhöhte sie die Preistransparenz für Verbraucher, führte aber zu einer Standardisierung der Preiserhöhungen. Dadurch wurde das Preisverhalten der Wettbewerber besser vorhersehbar, was stillschweigende Koordination erleichterte und den Wettbewerbsdruck senkte. Positiv bezüglich einer Marktberuhigung wirkte sich die von der IEA koordinierte Freigabe strategischer Ölreserven aus. Umstritten ist allerdings, ob die Reserve wie geschehen zur Preissenkung eingesetzt werden oder nicht besser für die Aufrechterhaltung der Versorgung in Notlagen vorgehalten werden sollte. Gerade wenn der Iran-Krieg noch länger anhalten sollte, könnte es zu einer physischen Mangellage kommen, gerade bei bestimmten Mineralölprodukten wie Diesel, Benzin und Kerosin.

Für künftige Krisenbewältigung empfiehlt sich eine Abkehr von pauschalen Entlastungsmaßnahmen. Statt das Preissignal künstlich abzuschwächen, sollten Anreize zur kurzfristigen Nachfragereduktion erhalten bleiben. Allerdings sollte die kurzfristige Wirkung von höheren Preisen nicht überschätzt werden, da die kurzfristigen Nachfrageelastizitäten auf Preiserhöhungen gerade im Verkehr und bei den Haushalten gering sind. Preise wirken eher längerfristig. Gleichzeitig sollten fiskalische Mittel zielgerichtet bei vulnerablen Haushalten oder anderen vulnerablen Gruppen ankommen. Der wiederholte Einsatz pauschaler Instrumente resultiert oft aus dem Zielkonflikt zwischen schnellem Handeln und sozialer Zielgenauigkeit. Um diesen Konflikt künftig aufzulösen, sollte Deutschland – analog zu Modellen in Frankreich, Belgien oder Spanien – eine dauerhafte, digitale Verwaltungsinfrastruktur zur automatisierten Ermittlung von Bedürftigkeit (z. B. über Stromanschlussnummern oder Einkommensabgleiche) aufbauen. Dies würde ermöglichen, künftige Entlastungen sozial gerecht, fiskalisch effizient und ohne Zeitverlust im Krisenfall zu gestalten. Der derzeit in Deutschland sich im Aufbau befindliche Direktauszahlungsmechanismus könnte bei entsprechender Weiterentwicklung eine gute Maßnahme werden.

Mittel und langfristig ist es wichtig, dass die Maßnahmen stärker auf die Transformation des Systems ausgerichtet werden, beispielsweise mit dem Ziel der Senkung der Energienachfrage und einer stärkeren Elektrifizierung.

# 2 Hintergrund: Der Iran-Krieg und seine Auswirkungen auf die Rohölversorgung

Die Straße von Hormus zählt zu den wichtigsten maritimen Energietransportwegen der Welt. Über sie werden erhebliche Mengen von Rohöl, Mineralölprodukten, Flüssiggas, petrochemischen Vorprodukten und Düngemitteln transportiert (IEA 2026e). Frühere Analysen gingen häufig davon aus, dass eine Blockade der Passage zwar kurzfristige Marktverwerfungen auslösen, jedoch rasch durch militärische oder politische Maßnahmen beendet werden würde.

Die aktuelle Iran-/Hormus-Krise 2026 stellt hinsichtlich ihres potenziellen physischen Umfangs einen außergewöhnlich schweren Stresstest für das globale Energieversorgungssystem dar: Abbildung 1 gibt einen Überblick über ausgewählte historische globale Schocks, die zu erheblichen Störungen der weltweiten Ölversorgung geführt haben. Dargestellt sind die jeweils maximalen Brutto-Angebotsausfälle,[1] die im Verlauf der einzelnen Krisen erreicht wurden. Die Auswahl der Ereignisse umfasst sowohl geopolitische Konflikte als auch Naturkatastrophen und bildet unterschiedliche Ursachen und Ausprägungen von Versorgungsunterbrechungen ab. Es wird deutlich, dass der Iran-Krieg zum bisher größten Ausfall an der weltweiten Ölversorgung geführt hat.

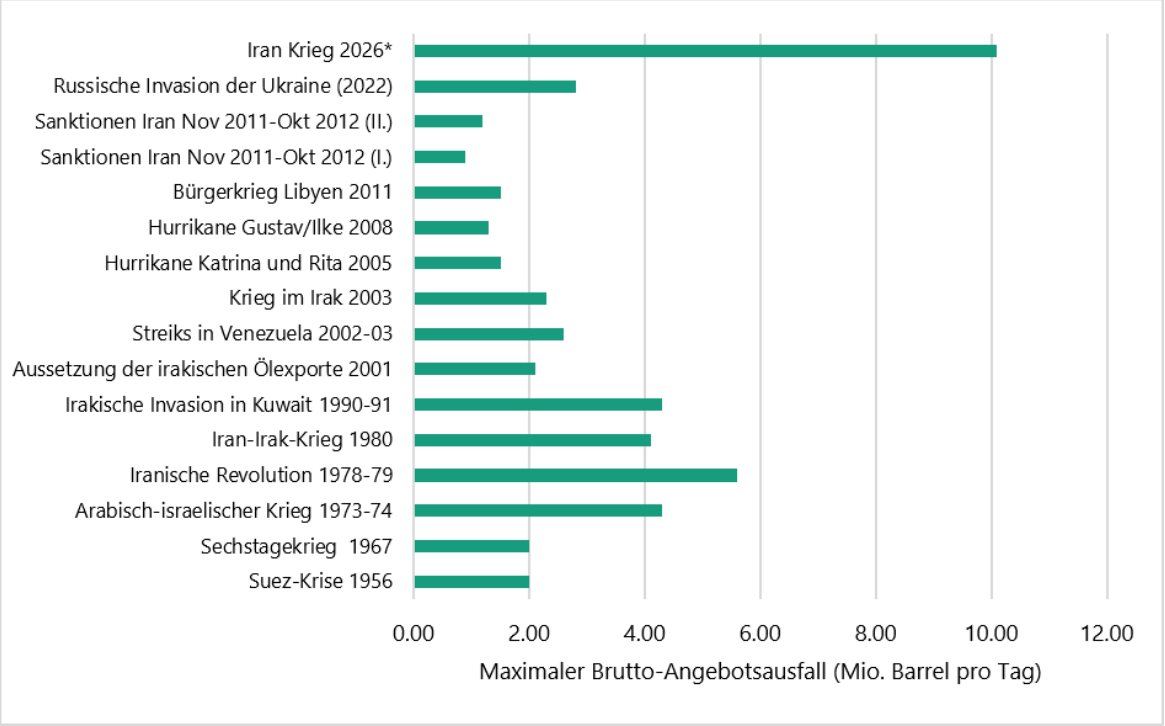


**Abbildung 1: Erhebliche Störungen der Ölversorgung (Durchschnittliche globale Ölversorgung in 2025: 106,2 Mio. Barrel pro Tag)**

Eigene Darstellung basierend auf IEA (2026a), IEA (2022), jährlichen Oil Market Reports der IEA *Mengen für Iran Krieg 2026 Stand Juli 2026, Revision möglich

Vor der Krise passierten ungefähr 20 Mio. bbl/d Rohöl und Mineralölprodukte die Straße von Hormus (20 % der weltweiten Menge). Im März sanken diese Ströme auf ein Minimum. Die

[1] Brutto-Angebotsausfälle bezeichnen den vollständigen Umfang der ausgefallenen Ölfördermenge, ohne Berücksichtigung von Kompensationseffekten – etwa durch die Freigabe strategischer Reserven oder eine Produktionssteigerung anderer Förderländer. Der tatsächliche Netto-Effekt auf das weltweite Ölangebot kann daher geringer ausfallen als der ausgewiesene Brutto-Wert.

Förderkürzungen der Golfstaaten betrugen zunächst mindestens 10 Mio. bbl/d und lagen im Mai bei mehr als 14 Mio. bbl/d. Bypasspipelines in Saudi-Arabien und den Vereinigten Arabischen Emiraten konnten nur einen Teil der Ausfälle auffangen. Hinzu kamen erhebliche Auswirkungen auf den Flüssiggasmarkt, da etwa 20 % des weltweiten LNG-Handels beeinträchtigt waren (IEA 2026b und c).

Gleichzeitig auftretende Störungen außerhalb der Golfregion – insbesondere Ausfälle russischer Raffineriekapazitäten infolge ukrainischer Drohnenangriffe – verschärften die Lage auf einzelnen Produktmärkten wie bei Diesel zusätzlich. Die Krise ist daher nicht nur als isolierter Iran-Hormus-Schock, sondern als Beispiel für die Überlagerung mehrerer, geografisch unterschiedlicher Versorgungsstörungen zu verstehen. Europa ist gegenüber einer Störung in Hormus im Durchschnitt weniger direkt exponiert als viele asiatische Importländer. Daraus folgt jedoch keine geringe Verwundbarkeit. Die europäische Exposition ergibt sich vor allem aus der Einbindung in globale Rohöl- und Produktströme, aus der Bedeutung einiger weniger Handels- und Raffinerieknoten sowie aus der Empfindlichkeit bestimmter Produktsegmente wie Kerosin gegenüber Unterbrechungen (Fattouh und Economou 2026; Europäische Kommission 2026a und b).

Seit den 1970er-Jahren waren die Rohölpreise oft durch kurze, intensive Preisschocks, die mit längeren Perioden moderater oder niedriger Preisniveaus wechselten, geprägt (siehe Abbildung 2).

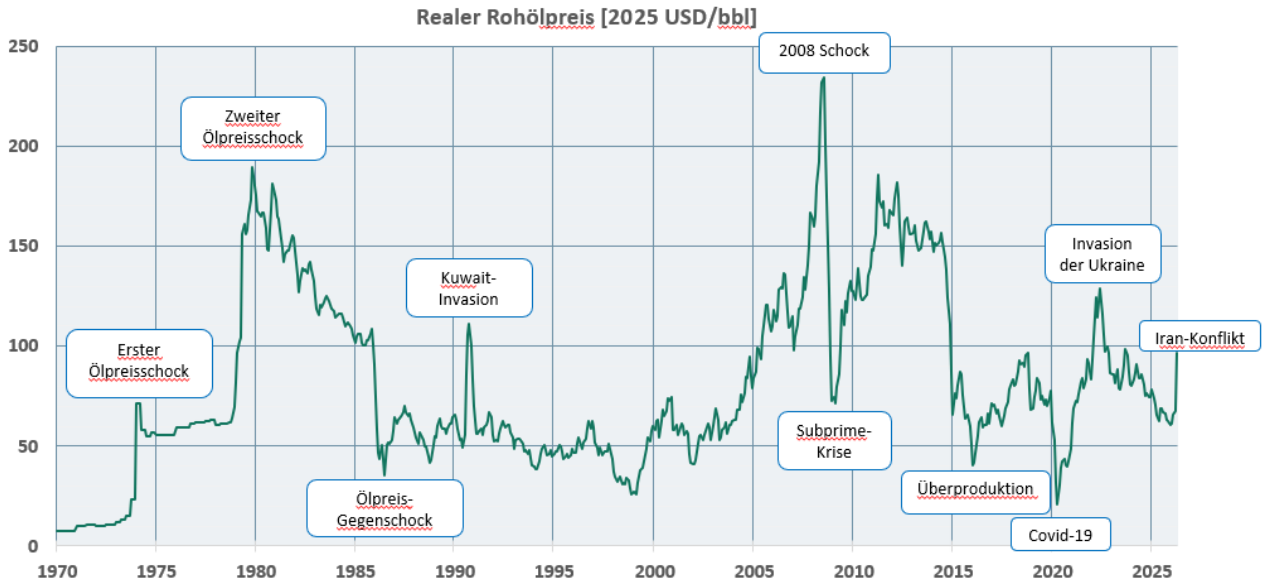


**Abbildung 2: Realer Rohölpreis (Spotpreise) in USD 2025 je Barrel**

Die heutigen Preise liegen trotz Ukraine-Krieg, Iran-Krieg und geopolitischer Risiken unter den realen Extremwerten der 1970er, der 1980er-Jahre, der Finanzkrisenphase 2008 und der Hochpreisphase 2012-2014.

Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Weltbank (2026).

In realen Preisen (USD 2025) gerechnet haben die ersten beiden Ölpreisschocks (1973/74 und 1979/80), die Preisniveaus vor der Finanzkrise und die Hochpreisphase 2012/13 erreicht, die bis heute nicht dauerhaft überschritten wurden. Der Rohölpreis im Jahr 2026 liegt real deutlich unterhalb dieser historischen Extremwerte. Dies ist auch im Bezug zum verfügbaren Haushaltseinkommen zu sehen, welches mit Schwankungen in den letzten Jahren gestiegen ist. Wenn allerdings der in Abbildung 1 verdeutlichte hohe Angebotsausfall länger anhalten sollte und Maßnahmen wie die Auflösung von Reserven dann nicht mehr ergriffen werden können, könnte dies deutlich höhere Preise für Rohöl und insbesondere bei Mineralölprodukte nach sich ziehen.

# 3 Analyse der in der EU ergriffenen Maßnahmen

Auf die Iran-/Hormus-Krise und die damit verbundene Steigerung der Rohölpreise und Mineralölprodukte wie Benzin, Diesel und Kerosin haben die EU-Mitgliedstaaten mit umfangreichen fiskalpolitischen Maßnahmen reagiert. Die aggregierten Finanzzusagen der EU27 beliefen sich bis Juni 2026 auf über 11 Milliarden Euro. Abbildung 3 zeigt die damit verbundenen Staatsausgaben pro EU-Mitgliedsland.

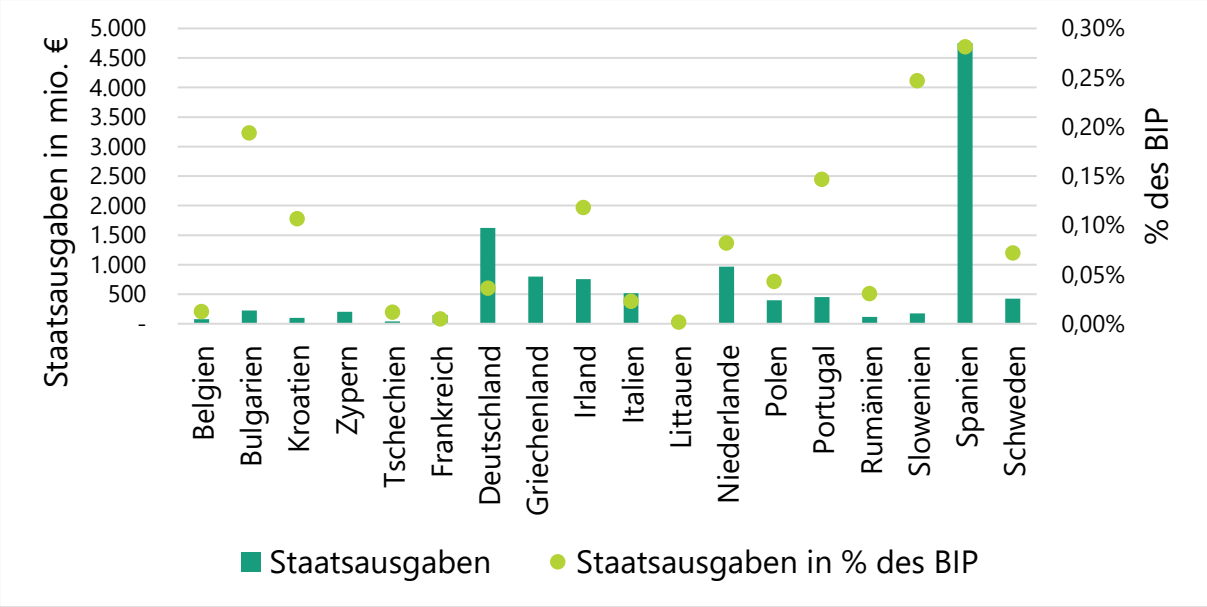


**Abbildung 3: Staatsausgaben für fiskalische Maßnahmen in der EU27 in Folge des Iran Kriegs 2026.**

Eigene Auswertung basierend auf Bruegel 2026

In absoluten Zahlen ordnete sich Deutschland damit im Mittelfeld der EU27-Ausgaben ein, gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP) zeigte Deutschland eine deutlich geringere fiskalische Belastung als der europäische Durchschnitt: Während die Staatsausgaben zur Entlastung der Energiekosten in der EU27 durchschnittlich 0,13 % des BIP ausmachten, betrug die deutsche Quote 0,04 % des BIPs (eigene Berechnung basierend auf Bruegel 2026). Andere Länder wie Spanien oder Slowenien haben einen deutlich höheren Anteil ihres BIPs für fiskalische Maßnahmen verwendet.

Deutschland setzte dabei auf eine pauschale Senkung der Mineralölsteuer („Tankrabatt“) als ein zentrales Instrument. Dies entspricht dem europäischen Trend, dass Steuersenkungen mit einem Anteil von 36 % die häufigste Kategorie fiskalischer Krisenmaßnahmen der EU27 darstellten (siehe Abbildung 4). Danach folgen sektorale Subventionen wie Förderung des öffentlichen Nahverkehrs (24 %), gezielte Einkommensunterstützung für vulnerable Gruppen (16 %), Energieeffizienz- und Sanierungsmaßnahmen (10 %), Rabatte und Erstattungen (10 %) sowie Preisobergrenzen (4 %).

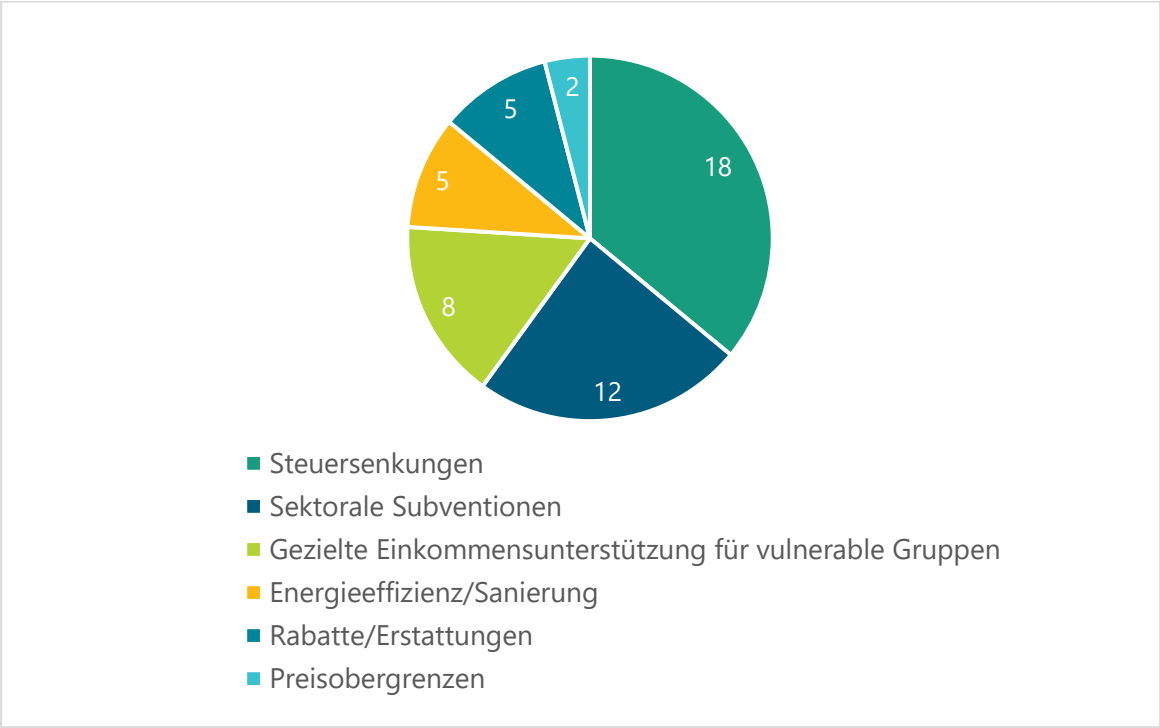


**Abbildung 4: Klassifizierung kurzfristiger Maßnahmen in der EU27 nach Maßnahmentyp**

Eigene Auswertung basierend auf Bruegel 2026

Werden die Maßnahmen aus der Abbildung 4 nach ihrer Wirkung in Richtung Preissenkung und Reduzierung der Nachfrage differenziert, so ergibt sich folgendes Bild (siehe Abbildung 5). 56 % aller erfassten Maßnahmen weisen eine preissenkende Wirkung auf, während lediglich 20 % der Maßnahmen das Preissignal unberührt lassen (neutral) und 24 % explizit auf eine Nachfragereduktion abzielen (vgl. Abbildung 4). Von den preisdämpfenden Maßnahmen sind wiederum 50 % nicht zielgerichtet und gelten pauschal für alle Verbrauchenden und Sektoren. Lediglich Belgien, Spanien und Frankreich ergriffen in der aktuellen Krise zielgerichtete Maßnahmen in Form von Heizkostenzuschüssen für vulnerable Gruppen (Belgien, Spanien) (Reuters 2026a; Flandersnews 2026) sowie Pendlerunterstützungen für einkommensschwache Haushalte (Frankreich) (Französische Regierung 2026).

Preissenkende Maßnahmen reduzieren kurzfristig die Belastung der Bevölkerung und der Industrie. Pauschale Steuersenkungen und Preisobergrenzen konterkarieren aber das Preissignal, welches eine (potenzielle) Mangellage anzeigt und über den Marktmechanismus zur Nachfragereduktion beitragen soll. Preissignal-abschwächende Maßnahmen entfalten hinsichtlich der angestrebten Nachfragereduktion somit eine gegenläufige Wirkung. Aus diesem Blick sind sie eher kritisch zu bewerten. Allerdings sollte die kurzfristige Wirkung von Preissignalen auch nicht überschätzt werden. Quantitative Analysen zu den Entwicklungen im Verkehrs- und Gebäudewärmesektor haben gezeigt, dass diese kurzfristig recht unelastisch auf höhere Preise bei Benzin und Diesel bzw. Heizöl reagieren. Der Gebäudewärmebereich weist dabei eine hohe Trägheit auf, da Heizsysteme und Gebäudehüllen lange Lebensdauern haben. Aus längerfristiger Perspektive beschleunigen die höheren Preise jedoch den Umstieg auf Elektromobilität bei Pkw und Lkw sowie auf Wärmepumpen und Fernwärme

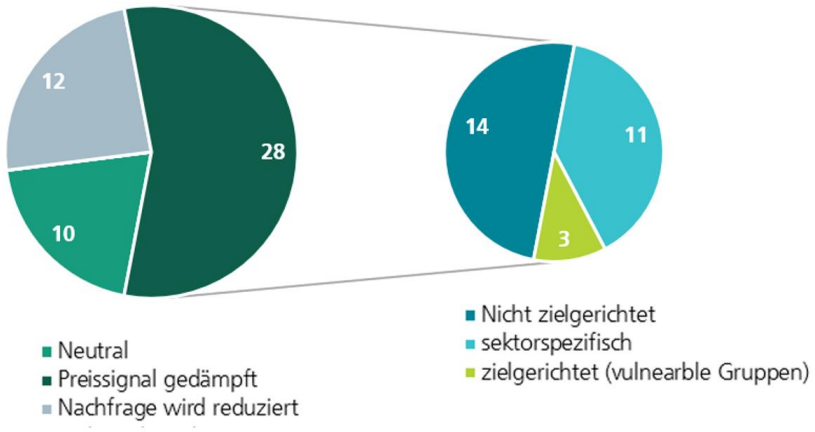


**Abbildung 5: Klassifizierung der Maßnahmen nach Effekt auf Preissignal**

Eigene Auswertung basierend auf Bruegel 2026

Unter sozialen Gesichtspunkten sind Entlastungen grundsätzlich dann vertretbar, wenn sie zielgerichtet auf vulnerable Gruppen ausgerichtet sind und nicht in den Preismechanismus eingreifen. Gleichzeitig ist es sinnvoll, in (potenziellen) Mangellagen die tatsächliche Nachfragereduktion anzureizen. In der EU27 zielen 24 % aller Maßnahmen, die wegen des Iran-Krieges ergriffen wurden, auf eine tatsächliche Nachfragereduktion ab (vgl. Abbildung 5). Allerdings beschränken sich die kurzfristig wirksamen Maßnahmen zur Nachfragereduktion auf wenige Einzelfälle: Litauen setzte auf Fahrpreisermäßigungen im öffentlichen Personennahverkehr, um die finanzielle Belastung der Bevölkerung zu mindern und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu erhöhen. Bulgarien gewährte Zuschüsse für den öffentlichen Nahverkehr in abgelegenen Gebieten.

Der überwiegende Teil der nachfragereduzierenden Maßnahmen ist mittel- bis langfristig ausgerichtet und zielt damit auf die langfristige Transformation des Systems ab, um einen strukturellen Abbau der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu erreichen. So kündigten die Niederlande ein umfangreiches Investitionspaket in Höhe von insgesamt 627 Mio. € an, das auf die Steigerung der Energieeffizienz von Gebäuden, die Reduktion der Abhängigkeit des Fischereisektors von fossilen Brennstoffen sowie die Senkung des Energie- und Düngemittelverbrauchs in Landwirtschaft und Gartenbau abzielt (niederländische Regierung 2026). Schweden kündigte eine Kaufprämie für Elektrofahrzeuge für einkommensschwächere Haushalte in ländlichen Regionen mit unzureichender ÖPNV-Anbindung an (Schwedische Regierung 2026). Diese Maßnahmen adressieren strukturelle Abhängigkeiten von fossilen Energieträgern und sind geeignet, die Nachfrage dauerhaft zu reduzieren, zur kurzfristigen Krisenreaktion leisten sie jedoch keinen unmittelbaren Beitrag.

Es existiert auch eine weltweite Auswertung von Maßnahmen. Die Internationale Energieagentur (IEA) sammelt aktuell Erkenntnisse im Hinblick auf Maßnahmen zur Reaktion auf die aktuelle Ölpreiskrise von Ländern (siehe IEA 2026d). Über 80 Regierungen haben Maßnahmen getroffen. Die Auswertung zeigt, dass bei den Maßnahmenkategorien die preissenkenden Maßnahmen (48 %) am stärksten eingesetzt werden, gefolgt von Massnahmen der kurzfristigen Nachfragereduzierung (36 %) und strukturellen Maßnahmen (16 %). Gegenüber der EU verschiebt sich das Bild etwas stärker Richtung Maßnahmen der Nachfrageminderung und der strukturellen Maßnahmen.

Bei den preislichen Maßnahmen wird überwiegend auf Steuersenkungen zurückgegriffen, gefolgt von Subventionen für Energie und Preisobergrenzen. Gerade Preisobergrenzen werden mit 7 % aller Maßnahmen etwas häufiger eingesetzt als in der EU. Bei den Maßnahmen zur kurzfristigen Nachfragereduktion dominieren Einsparkampagnen gefolgt von Maßnahmen im Verkehrssektor (wie

den Fahrzeugverkehr einschränken, Kraftstoff rationieren, Geschwindigkeitsbegrenzungen heruntersetzen, den öffentlichen Nahverkehr fördern), der Beschränkung der Dienstreisen von Behörden und Regierungen, Förderung der Heimarbeit und Begrenzung der Kühlung von Klimaanlagen. Unter strukturellen Maßnahmen dominieren Maßnahmen zur Elektrifizierung, u. a. Förderung von Elektrofahrzeugen oder Elektroherden, gefolgt von Maßnahmen der Nachfragereduktion wie Förderung der Energieeffizienz in der Industrie und in Haushalten.

Wie in der EU sind auch weltweit gesehen der überwiegende Teil der Maßnahmen nicht zielgerichtet auf vulnerable Gruppen ausgerichtet.

# 4 Analyse der deutschen Maßnahmen

Wie oben erwähnt war eine der zentralen Maßnahmen in Deutschland die Einführung des Tankrabatts, der in vergleichbarer Form auch in einigen der EU-Ländern und auch weltweit Anwendung fand. Der Tankrabatt umfasste eine befristete Absenkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe für einen Zeitraum von zwei Monaten. Die Energiesteuer auf Benzin und Diesel wurde dabei um 14,04 Cent je Liter reduziert. Da sich die geringere Energiesteuer zugleich auf die Bemessungsgrundlage der Umsatzsteuer auswirkte, belief sich die gesamte steuerliche Entlastung auf rund 16,7 Cent je Liter (siehe Gréus et al., 2026). Eine Studie des Ifo-Instituts zeigt einerseits, dass die Steuersenkung (Tankrabatt) zwar überwiegend, jedoch nicht vollständig an die Verbrauchenden weitergegeben wurde (vgl. auch Bundekartellamt 2026 mit einem ähnlichen Fazit): Im Mai 2026 wurden durchschnittlich 16 Cent je Liter Super E5, 15 Cent je Liter Super E10 und 12 Cent je Liter Diesel an die Endverbrauchenden weitergereicht. Die Weitergabe der Steuersenkung nahm im Zeitverlauf zu und überstieg ab Ende Mai bei allen drei Kraftstoffsorten sogar leicht den Entlastungsbetrag von rund 17 Cent je Liter. Als mögliche Erklärung führt das Ifo-Institut an, dass Mineralölunternehmen angesichts der 2-Euro-Preisgrenze ihre Margen reduzierten, um Kraftstoffpreise unterhalb dieser Schwelle zu halten. Insgesamt senkte der Tankrabatt die Kraftstoffpreise spürbar und entlastete Autofahrende, allerdings verblieb zumindest ein Teil der Steuersenkung bei den Mineralölunternehmen (Gréus et al., 2026). Der Tankrabatt wurde ja 2022 schon mal ergriffen. Die Analysen zeigen, dass auch hier der Großteil weitergegeben wurde, aber zeitlich hat die Weitergabe nachgelassen.

Darüber hinaus handelt es sich beim Tankrabatt nicht um eine zielgerichtete, sondern um eine pauschale Entlastungsmaßnahme, von der sämtliche Kraftstoffverbrauchenden unabhängig von Einkommen oder individueller Betroffenheit profitieren. Aus fiskalischer Perspektive ist die Maßnahme nicht effizient, da staatliche Mittel nicht gezielt zur Entlastung vulnerabler Gruppen eingesetzt werden.

Neben dem Tankrabatt als fiskalische Maßnahme hat Deutschland eine weitere Maßnahme zur Beeinflussung der Kraftstoffpreise beschlossen. Mit dem Kraftstoffanpassungsgesetz (KPAnG) zum 1. April 2026 wurde eine strukturelle Regulierung des Kraftstoffeinzelhandels eingeführt. Die sogenannte 12-Uhr-Regel beschränkt Preiserhöhungen auf einen einzigen täglichen Zeitpunkt (12:00 Uhr), während Preissenkungen jederzeit zulässig bleiben. Ziel der Maßnahme ist eine höhere Transparenz über Preise an Tankstellen und weniger kurzfristige Preissprünge. Das Vorhaben soll gemäß KPAnG nach einem Jahr evaluiert werden. Die 12-Uhr-Regel ist ein vergleichsweise selten eingesetzter Mechanismus und kommt derzeit in der EU ausschließlich in Österreich seit 2009 zur Anwendung.

Eine erste empirische Evaluation der Reform aus dem April 2026 zeigt, dass dieses Transparenzziel nachweislich erreicht wurde: Vor Inkrafttreten der 12-Uhr-Regel passten Tankstellen ihre Preise bis zu 20-mal täglich an, was zu sieben bis acht intraday-Preiszyklen führte (Bundeskartellamt, 2026). Nach Einführung der Regulierung wurde daraus ein einziger vorhersehbarer Anpassungszeitpunkt um 12:00 Uhr. Die intraday-Preisabweichungen sinken in den Morgenstunden signifikant, Verbraucher können also den günstigen Tankkorridor vor 12:00 Uhr zuverlässig antizipieren, ohne aktiv Preisinformationen suchen zu müssen. Dieser Effekt spiegelt sich in einem messbaren Rückgang der intraday-Preisstreuung wider.

Obwohl die 12-Uhr-Regel ihr Transparenzziel erreichte, führte sie zu einem unbeabsichtigten Nebeneffekt: Jung et al. (2026) weisen einen statistisch signifikanten Anstieg der E5-Benzin Retailmargen um 5–6 Cent je Liter infolge der Regulierung nach. Wettbewerbstheoretisch lässt sich dieser Effekt dadurch erklären, dass die Regel zwar die Informations- und Suchkosten der Verbraucher reduziert, zugleich jedoch den Zeitpunkt von Preiserhöhungen standardisiert. Dadurch wird das

Preisverhalten der Wettbewerber besser vorhersehbar und stillschweigende Koordination erleichtert, was den Wettbewerbsdruck verringert. Der verringerte Wettbewerbsdruck ermöglicht größere Margenspielräume und entspricht damit der theoretischen Prognose von Denter (2026), wonach Preiserhöhungsbeschränkungen tendenziell höhere Durchschnittspreise begünstigen. Der Margeneffekt zeigt sich ausschließlich für Ottokraftstoffe, während für Diesel kein signifikanter Anstieg nachweisbar ist. Jung et al. (2026) führen dies auf die höhere Preiselastizität der Dieselnachfrage sowie psychologische Preisschwellen zurück. Zudem fällt der Effekt bei kleinen und unabhängigen Tankstellen stärker aus als bei großen Markenbetreibern, was auf Reputationsanreize und eine höhere regulatorische Sensitivität großer Anbieter hindeutet (Jung et al 2026).

Im Zuge des Iran-Krieges im Jahr 2026 koordinierte die IEA eine umfangreiche Freigabe strategischer Ölreserven in Höhe von insgesamt 400 Millionen Barrel (was ca. einem Drittel der Notfallölreserven der IEA Mitglieder entspricht (vgl. Sedensky et al., 2026). Die zur Verfügung gestellten Mengen wurden im Frühjahr 2026 proportional auf die Mitgliedstaaten verteilt. Auf Deutschland entfiel dabei ein Anteil von 19,51 Millionen Barrel (entsprechend rund 2,647 Millionen Tonnen) bzw. knapp 4,9 % der gesamten freigegebenen Menge. Um flexibel auf die weitere Entwicklung der Marktsituation reagieren zu können, wurden die Reservemengen in Deutschland nicht vollständig auf einmal, sondern in mehreren Tranchen angeboten. Gemäß §1 der 6. RohölFrV wurden zunächst 400 000 Tonnen Rohöl, 150 000 Tonnen Diesel und 50 000 Tonnen Kerosin (Jet A1) zur Freigabe vorgesehen. Die tatsächliche Inanspruchnahme unterschied sich jedoch zwischen den Produktgruppen (Drucksache 21/5249). Während die bis dahin freigegebenen Mengen an Diesel und Kerosin vollständig von den Mitgliedsunternehmen abgenommen wurden, erfolgte die Rohölfreigabe schrittweise, da das Rohöl zunächst aus den Kavernen gefördert und für den Transport verladen werden musste. Nachdem rund 270 000 Tonnen abgenommen wurden, wurde die weitere Entnahme der verbleibenden rund 130 000 Tonnen bis auf weiteres ausgesetzt (Stand 26.05.2026). Hintergrund war, dass zu diesem Zeitpunkt kein zusätzlicher Bedarf an Rohöl am Markt absehbar war (Drucksache 21/6169). Die internationale Koordination hat sehr gut funktioniert: die Reaktionsgeschwindigkeit zwischen Kriegsbeginn und Freigabe war schnell und die internationale Koordination eingespielt, wobei man aus den vergangenen Krisen hier gelernt hat.

Die Freigabe verringerte die Sorgen über die kurzfristige Versorgungslage und trug zur Marktberuhigung bei (siehe ntv 2026); eine abschließende Bewertung ist jedoch erst nach Ende der Krise möglich. Auch wird darüber diskutiert, ob die Reserve zur Preissenkung eingesetzt werden sollte oder nicht besser für die Aufrechterhaltung der Versorgung in Notlagen vorgehalten werden sollte (siehe auch Bundesministerium für Wirtschaft und Energie 2026, wo betont wird, dass es um den Aspekt der physischen Versorgung geht und Preisbeeinflussung nicht das primäre Ziel sind). Die Einsatzmöglichkeiten dieser Maßnahmen sind begrenzt (siehe auch DW 2026).

Neue nachfragemindernde Maßnahmen aufgrund des Iran-Krieges wurden in Deutschland bisher nicht ergriffen, während – wie oben erwähnt - in der EU27 24 % aller Maßnahmen auf eine tatsächliche Nachfragereduktion abzielen (vgl. Abbildung 3) und weltweit gesehen hierauf ein noch stärkerer Fokus gerichtet ist.

# 5 Von pauschaler zu zielgerichteter Entlastung: Aufbau einer Infrastruktur zur Ermittlung von Bedürftigkeit

Sowohl in Deutschland als auch in der EU27 wird wie gezeigt im Krisenfall wiederholt auf pauschale statt zielgerichtete fiskalische Entlastungsinstrumente zurückgegriffen. So kamen der Tankrabatt 2022, seine weitgehend analoge Wiederholung während der Iran-/Hormus-Krise sowie das 9-Euro-Ticket unabhängig von Einkommen oder individueller Betroffenheit sämtlichen Verbrauchenden zugute und belasteten dadurch die Staatskassen bzw. entlasten vulnerable Gruppen nicht. Auf EU-Ebene war rund die Hälfte aller Maßnahmen im Iran-Krieg 2026 in gleicher Weise nicht zielgerichtet. Diese Ausgestaltung ist fiskalisch wenig effizient, da Mittel nicht gezielt auf vulnerable oder besonders betroffene Gruppen konzentriert werden, und schwächt das Preissignal, das im Krisenfall eine zentrale Steuerungsfunktion zur Nachfragereduktion erfüllen kann. Die wiederholte Wahl pauschaler Instrumente lässt sich teilweise durch einen Zielkonflikt zwischen Reaktionsgeschwindigkeit und Zielgenauigkeit erklären: Zielgerichtete Instrumente setzen in der Regel eine Verwaltungsinfrastruktur voraus, die im Krisenfall kurzfristig oft nicht in ausreichendem Umfang zur Verfügung steht. Der 2022 in Deutschland eingeführte Heizkostenzuschuss zeigt, dass sich dieser Konflikt zumindest teilweise auflösen lässt, indem an den Bezug bestehender bedürftigkeitsabhängiger Sozialleistungen angeknüpft wird. Dies ermöglichte eine rasche, unbürokratische Auszahlung. Ein solcher Ansatz erfasst jedoch systematisch nur administrativ bereits sichtbare Bedürftigkeit (Wohngeldempfangende Haushalte, BAföG-beziehende Studenten, Auszubildende mit entsprechender Unterstützung vom Staat). Allerdings ist ebenfalls zu überlegen, wie beispielweise auch gezielt Berufspendler unterstützt werden könnten.

Andere europäische Staaten zeigen, dass sich diese Lücke durch eine direkte, einkommensbasierte Prüfung schließen lässt, die nicht an einen bestehenden Leistungsbezug gebunden ist, beispielsweise durch einen automatisierten Abgleich von Einkommen und Haushaltsgröße mit der Stromanschlussnummer (Frankreich), ergänzende direkte Einkommensgrenzen (Belgien) oder eine um soziale Merkmale wie den Alleinerziehenden-Status erweiterte Einkommensprüfung (Spanien). In Österreich wurde zeitweise ein Klimabonus regional gestaffelt nach Qualität des ÖPNV eingeführt.

Eine vergleichbare, dauerhaft vorgehaltene Infrastruktur zur Identifikation krisenbedingt vulnerabler Gruppen ist für den deutschen Energiebereich bislang nicht systematisch etabliert. Ihr Aufbau könnte es ermöglichen, künftige Entlastungsmaßnahmen zielgerichteter auszugestalten, ohne an Reaktionsgeschwindigkeit einzubüßen.

Hierzu wird in Deutschland der Direktauszahlungsmechanismus (DAM) entwickelt, über dem direkt Zahlungen des Staats an die Bürger:innen erfolgen sollen. Technisch ist er umgesetzt (BMF, 2025), die Auszahlungen können jedoch noch nicht erfolgen, weil u.a. gesetzliche Voraussetzungen fehlen und derzeit nur für einen kleinen Teil der Steuer-Identifikationsnummern Kontoverbindungen hinterlegt sind (Deutsche Bundestag, 2026). Eine einkommensdifferenzierte Auszahlung ist (zunächst) nicht möglich (Tagesspiegel Backgound, 2026). Ein einheitlicher Betrag könnte an alle ausgezahlt werden, der jedoch versteuert werden muss. Damit ergäbe sich eine progressive Wirkung, d.h. eine stärkere Entlastung einkommensschwacher Gruppen. Er sollte aber weiterentwickelt werden, um andere Kriterien wie Einkommen direkt zu adressieren.

Es werden aktuell weitere Maßnahmen wie die Absenkung der Mehrwertsteuer oder der Mineralölsteuer diskutiert. Diese sind aber wegen der fehlenden zielgerichteten Entlastung, den damit verbundenen hohen Staatsausgaben und der Reduzierung der Preiswirkung eher kritisch zu bewerten.

# 6 Literaturverzeichnis

Bundeskartellamt (2026): Weitergabe der Energiesteuersenkung/12 Uhr-Regel/ Quartalsbericht der Marktransparenzstelle für Kraftstoffe. Pressemitteilung 10.07.2026, Bundeskartellamt

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2026): Ölkrisenvorsorge und -management. Artikel: Konventionelle Energieträger. Internetabruf vom 16.09.2026 https://www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Artikel/Energie/mineraloel-oelbevorratung-transport-oelreserven.html

BMF (2025): Direktauszahlungsmechanismus fertiggestellt. BMF-Monatsbericht April 2025

Bruegel (2026): How are European governments reacting to the current energy crisis? Internetabruf vom 24.07.2026. https://www.bruegel.org/newsletter/how-are-european-governments-reacting-current-energy-crisis.

Deutsche Bundestag (2026): Direktauszahlungsmechanismus ist noch in Arbeit. Deutsche Bundestag, Parlamentsnachrichten vom 08.06.2026

DW (2026): Ölknappheit bedroht globale Energiesicherheit, Mitteilung vom 28.05.2026

Europäische Kommission (2026a): Security of oil supply; Oil Stocks Directive 2009/119/EC; emergency stocks equal to at least 90 days of net imports or 61 days of consumption.

Europäische Kommission (2026b): AccelerateEU – Energy Union: Affordable and Secure Energy through Accelerated Action. COM(2026) 370 final, Brüssel, 22. April 2026.

Fattouh, B.; Economou, A. (2026): Europe's Oil Vulnerability to the Strait of Hormus Disruption. Oxford Institute for Energy Studies, Energy Comment, 7. April 2026. https://www.oxfordenergy.org/publications/europes-oil-vulnerability-to-the-strait-of-Hormus-disruption/.

Flandersnews (2026): What's in the government's energy deal to help people struggling with fuel bills? Abgerufen: 01.07.2026. https://www.vrt.be/vrtnws/en/2026/04/22/what_s-in-the-governments-energy-agreement-to-help-people-strugg/

Gréus C., Gstrein D., Neumeier F., Schmid R., Smutny S. (2026): Kommt der Tankrabatt an den Zapfsäulen an? Ergebnisse des ifo Trankrabatt-Trackers. https://www.ifo.de/DocDL/sd-digital-2026-06-greus-etal-tankrabatt-tracker.pdf

IEA (2022): Oil Security Policy. Paris. https://www.iea.org/reports/oil-security-policy.

IEA (2026a): The Middle East and Global Energy Markets. Themenseite, laufend aktualisiert; Datenabruf: 25. Juli 2026. https://www.iea.org/topics/the-middle-east-and-global-energy-markets.

IEA (2026b): Oil Market Report - May 2026. Paris. Oil Market Report - May 2026 – Analysis - IEA.

IEA (2026c)): The Middle East and Global Energy Markets. Themenseite, laufend aktualisiert; Datenabruf: 25. Juli 2026. https://www.iea.org/topics/the-middle-east-and-global-energy-markets.

IEA (2026d): Energy Crisis Policy Response Tracker. https://www.iea.org/data-and-statistics/data-tools/2026-energy-crisis-policy-response-tracker?tab=Energy+conservation

Jung L., Schildknecht J., Gregor L., Haucap J. (2026): Predictable Prices, Higher Margins? Early Evidence on Germany's 12 o'clock Fuel Regulation.

Niederländische Regierung (2026): Kabinet maakt bijna een miljard vrij voor economische im-pact Midden-Oosten. Abgerufen: 28.07.2026. https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2026/04/20/kabinet-maakt-bijna-een-miljard-vrij-voor-economische-impact-midden-oostenhttps://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2026/04/20/kabinet-maakt-bijna-een-miljard-vrij-voor-economische-impact-midden-oosten.

ntv (2026): Freigabe strategischer Ölreserven zeigt laut IEA bereits Wirkung. Kurznachrichten vom 12.03.2026

Sedensky, M.; Grantham-Philips, W. (2026): Oil shock from Iran war prompts countries to open strategic reserves. In: AP. 9. März 2026, abgerufen am 13. März 2026

Reuters (2026a): US, Qatar urge EU to change methane rules, warn of supply risk. Reuters, 24.06.2026

Schwedische Regierung (2026): Stöd till hushåll till följd av ökade energipriser. Pressemittei-lung. Abgerufen 29.07.2026. https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2026/03/stod-till-hushall-till-foljd-av-okade-energipriser/.

Tagesspiegel Background (2026): Direktauszahlungsinstrument ist noch nicht bereit. Tages-spiegel Background Energie Klima vom 16.09.2026

Weltbank (2026): Historische Rohölpreisdaten (real, 2025 USD). https://data.worldbank.org/

Wietschel, M.; Alibaş, Ş.; Bussmann, S.; Ehbrecht, P.; Fritz, M.; Hafner, M.; Krail, M.; Kappler, L.; Nolden, C.; Österlein, E.; Pieton, N.; Pustisek, A.; Sievers, L.; Wachsmuth, J. (2027): Resilienz flüssi-ger Energieträger und Grundstoffe. Endbericht in Vorbereitung. Karlsruhe: Fraunhofer ISI (Hrsg.)

# 7 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Erhebliche Störungen der Ölversorgung (Durchschnittliche globale Ölversorgung in 2025: 106,2 Mio. Barrel pro Tag) ..... 4
Abbildung 2: Realer Rohölpreis (Spotpreise) in USD 2025 je Barrel ..... 5
Abbildung 3: Staatsausgaben für fiskalische Maßnahmen in der EU27 in Folge des Iran Kriegs 2026. ..... 6
Abbildung 4: Klassifizierung kurzfristiger Maßnahmen in der EU27 nach Maßnahmentyp ..... 7
Abbildung 5: Klassifizierung der Maßnahmen nach Effekt auf Preissignal ..... 8