



Analyse: Prognose der Auswirkungen der geplanten 12h-Spritpreis-Regel

München, den 12. März 2026

Verfasser: benzinpreis.de, Martin Richter

*Die geplante Regelung, die Tankstellen zwingt, den Spritpreis nur noch einmal täglich – hier angenommen um 12 Uhr – zu erhöhen, würde das bisherige Acht-Wellen-Muster grundlegend umkehren: Morgens wird Benzin günstiger, mittags und abends deutlich teurer. Fünf Szenarien zeigen, dass Tankstellen im wahrscheinlichsten Marktgleichgewicht **rund 31,5 Cent auf einmal** erhöhen würden – die Tagespreisamplitude steigt dabei von heute ~9 ct auf über 28 ct.*

Verbraucher, die ihr Verhalten anpassen und vor 12 Uhr tanken, profitieren; alle anderen zahlen mehr als heute.

Datengrundlage: alle Preisänderungen und Preise 26.02.–12.03.2026, 15 Kalendertage (11 Werktage Mo–Fr), ~14.000 Tankstellen, Kraftstoffsorte E10.



Inhaltsverzeichnis

Teil 1: Methodik	3
Berechnung der „margetreuen“ Erhöhung (S1)	4
Teil 2: Status Quo (S0) – die Ausgangslage	5
Teil 3: Die fünf Szenarien im Detail	6
S1 – Margetreue: 30,0 ct um 12 Uhr	6
S2 – Naive Summe: 31,7 ct um 12 Uhr	7
S3 – Konzernpuffer: 36,0 ct um 12 Uhr	8
S4 – Kampfmarkt: 30,0 ct, Senkungsrate +30%	9
S5 – Strukturelles Abend-Tief: 31,5 ct, Senkungsrate +15%	10
Teil 4: Gesamtübersicht	11
Teil 5: Ausblick – welches Szenario ist am wahrscheinlichsten?	12
Phase 1 – Einführungswoche und erste 2–4 Wochen: Tendenz S2/S3	12
Fazit für Verbraucher – unter S5	13



Teil 1: Methodik

Datenbasis

Aus den Daten der benzinpreis.de (Quelle; MTS-K) wurden alle Preisänderungen des Analysezeitraums ausgewertet. Das Ergebnis sind empirische Tagesprofile – keine Schätzungen, sondern gemessene Durchschnitte über 11 Werktage und ~14.000 Tankstellen:

- Kumulierte Erhöhungen pro Tankstelle und Tag: +31,7 ct
- Kumulierte Senkungen pro Tankstelle und Tag: -29,5 ct
- Netto-Tagessaldo: +2,23 ct (entspricht dem langfristigen Rohöl-Preisdrift im Analysezeitraum; der Marktpreis stieg von 1,766 EUR am 26.02. auf 2,046 EUR am 10.03. – ein außergewöhnlich starker Anstieg von ~28 ct in 15 Tagen)

Der Referenzpreis E10 von 1,9169 EUR/Liter ist der echte arithmetische tägliche Bundesdurchschnitt, keine Annahme.

Das Preiskurven-Modell

Der Tagespreisverlauf wird in zwei Modi simuliert:

Status Quo (S0): 8 diskrete Erhöhungswellen pro Tag (gemessene Zeitpunkte und Höhen), dazwischen kontinuierliches Absenken mit 1,85 ct/h (abgeleitet aus dem Verhältnis -29,5 ct / ~16 aktive Senkungsstunden).

Neue Regelung (S1–S5): Eine einzige Erhöhung um 12:00 Uhr. Vor 12 Uhr fällt der Preis kontinuierlich vom Tageshoch auf das Tagesminimum. Ab 12 Uhr springt er auf ein neues Hoch und fällt dann bis Mitternacht weiter. Die Senkungsrate nach 12 Uhr ist in jedem Szenario frei parametrierbar.

Der zentrale Volumeneffekt

Herzstück des Modells ist das stündliche Verkaufsvolumenprofil. Aus MWV/TÜV-Branchenstatistiken ergibt sich, dass nicht alle Stunden des Tages gleich viel Umsatz bringen:

- 06–08 Uhr (Morgenrush): zusammen ~20,5% des Tagesvolumens – die volumenstärksten Stunden
- 16–18 Uhr (Feierabend): zusammen ~23,7% – die absolut stärkste Tagesphase
- Nachtstunden 00–04 Uhr: zusammen nur ~3,6%

Der volumengewichtete Durchschnittspreis (VW-Preis) ist die entscheidende Kenngröße: Er beantwortet „Was zahlt der typische Kunde im Durchschnitt wirklich?“. Er weicht z.T. erheblich vom arithmetischen Tages-Durchschnittspreis ab, weil teure und günstige Stunden unterschiedlich stark frequentiert werden.

MwSt.-Korrektur



Zapfsäulenpreise sind Brutto-Preise (inkl. 19% MwSt.). Die Tankstelle führt die MwSt. an das Finanzamt ab. Daher gilt: Eine Brutto-Preisveränderung von +X ct Zapfsäule entspricht nur $X/1,19$ ct zusätzlichem Netto-Ertrag. Alle ausgewiesenen Δ -Marge-Werte sind durchgehend Netto-Cent nach MwSt.

Berechnung der „margetreuen“ Erhöhung (S1)

Per Binärsuche wird die 12-Uhr-Erhöhung ermittelt, bei der der VW-Preis unter der neuen Regelung exakt dem VW-Preis des Status Quo entspricht. Das Ergebnis: 30,0 ct – nicht 31,7 ct (die bisherige Gesamtsumme aller Wellen). Der Unterschied erklärt sich durch den Volumeneffekt: Das Morgenrush-Volumen (06–08 Uhr, ~20,5% des Tages) fällt unter der neuen Regelung immer in die Tiefpreisphase vor 12 Uhr und kauft dadurch günstiger als heute. Um diesen Mehrvorteil für Kunden zu kompensieren, müsste die Station leicht weniger erhöhen als heute.



Teil 2: Status Quo (S0) – die Ausgangslage

Das aktuelle Acht-Wellen-Muster ist empirisch belegt:

Welle	Uhrzeit	Ø Erhöhung	Anteil aller Erhöhungen
Früh	05:30 Uhr	+5,71 ct	16,9 %
Morgen	09:00 Uhr	+4,75 ct	11,1 %
Mittag	11:30 Uhr	+5,72 ct	11,4 %
Nachmittag	14:00 Uhr	+4,64 ct	11,5 %
Feierabend 1	16:00 Uhr	+3,28 ct	11,1 %
Feierabend 2	18:00 Uhr	+3,29 ct	10,8 %
Abend	20:00 Uhr	+3,12 ct	10,6 %
Nacht	22:30 Uhr	+4,46 ct	8,6 %

Messgröße	Wert
VW-Preis	1,8516 EUR/Liter
Tagesamplitude	9,1 ct
Günstigste Stunde	08:00 Uhr (nach Abfall vor 9-Uhr-Welle)
Teuerste Stunde	00:00 Uhr (kurz nach Nachtwelle)

Ein wichtiges strukturelles Merkmal: Der Morgenrush (06–08 Uhr, ~20% des Tages) trifft nach der Frühwelle ein – Pendler tanken im teuren Fenster (1,845 EUR). Die neue Regelung dreht dieses Verhältnis fundamental um.



Teil 3: Die fünf Szenarien im Detail

S1 – Margetreue: 30,0 ct um 12 Uhr

Grundannahme: Vollständiger, rationaler Wettbewerb – jede Tankstelle setzt exakt den Preis, der ihren heutigen Ertrag exakt repliziert, nicht mehr.

Messgröße	Wert	Δ vs. S0
12-Uhr-Erhöhung	30,0 ct	–
VW-Preis	1,8516 EUR	$\pm 0,0$ ct
Δ Netto-Marge	$\pm 0,000$ ct	–
Tagesamplitude	28,2 ct	+19,1 ct
07:00 Uhr (Morgenrush)	1,787 EUR	–5,8 ct
11:00 Uhr (Tiefstand)	1,713 EUR	–16,2 ct
12:00 Uhr (nach Erhöhung)	1,995 EUR	+13,8 ct
17:00 Uhr (Feierabend)	1,902 EUR	+5,9 ct
22:00 Uhr (Abend)	1,810 EUR	–5,0 ct
Ersparnis 50L vor/nach 12 Uhr	14,08 EUR	–

Bewertung: Dies ist der theoretische Gleichgewichtspunkt – er zeigt, was bei perfektem Wettbewerb und vollständiger Information eintreten würde. Praktisch ist er der untere Korridor für die 12-Uhr-Erhöhung; keine rationale Station wird dauerhaft darunter gehen. Er ist jedoch unrealistisch als Marktdurchschnitt, weil:

1. Keine Station weiß a priori, dass 30,0 ct der exakte Gleichgewichtswert ist.
2. Jede Unsicherheit über Rohölpreisentwicklung treibt zu einem Aufschlag.
3. In oligopolistischen Märkten gibt es keine Kraft, die Preise exakt auf das Margenneutralniveau drückt.

S1 ist dennoch elementar wichtig: Er beweist, dass selbst im günstigsten Fall die Tagesamplitude von 9,1 ct auf 28,2 ct explodiert – ein Dreifaches. Das Acht-Wellen-System hat durch seine Verteilung über den Tag unbeabsichtigt die Amplitude klein gehalten; eine einzige große Welle beendet das.



S2 – Naive Summe: 31,7 ct um 12 Uhr

Grundannahme: Der Stationsleiter oder Controller rechnet simpel: „Bisher haben wir 31,7 ct täglich erhöht, also erhöhen wir jetzt 31,7 ct auf einmal.“

Diese Logik klingt intuitiv richtig, ist aber rechnerisch falsch. Sie ignoriert den Volumeneffekt: Das Morgenrush-Volumen kauft unter der neuen Regelung in der Fallphase (günstiger), aber diese Gunst – die früher durch die Frühwelle „bezahlt“ wurde – wird nun nicht mehr kompensiert. Die Station kassiert deshalb netto mehr.

Messgröße	Wert	Δ vs. S0
12-Uhr-Erhöhung	31,7 ct	–
VW-Preis	1,8615 EUR	+0,99 ct
Δ Netto-Marge	+0,832 ct	–
Tagesamplitude	29,8 ct	+20,7 ct
07:00 Uhr (Morgenrush)	1,787 EUR	–5,8 ct
11:00 Uhr (Tiefstand)	1,713 EUR	–16,2 ct
12:00 Uhr (nach Erhöhung)	2,012 EUR	+15,5 ct
17:00 Uhr (Feierabend)	1,919 EUR	+7,6 ct
22:00 Uhr (Abend)	1,827 EUR	–3,3 ct
Ersparnis 50L vor/nach 12 Uhr	14,91 EUR	–

Der Unterschied zu S1 ist für den Verbraucher vor 12 Uhr null – beide Szenarien haben identische Preisverläufe bis 11:59 Uhr. Der Unterschied liegt ausschließlich im Sprung um 12 Uhr (+1,7 ct gegenüber S1) und im Nachmittagsverlauf. Bei 0,832 ct Netto-Mehrgewinn pro Liter und ~14.000 Tankstellen mit je ~10.000 Litern Tagesumsatz entspräche das einem Branchenextragewinn von ca. 43 Mio. EUR täglich – ein erheblicher, politisch relevanter Betrag.

Bewertung: Kurzfristig (erste Wochen nach Einführung) sehr plausibel als Marktdurchschnitt, weil die meisten Betreiber und Konzernzentralen instinktiv die bisherige Gesamterhöhung als Ausgangspunkt nehmen.



S3 – Konzernpuffer: 36,0 ct um 12 Uhr

Grundannahme: Konzernzentralen (Aral, Shell, Total, Jet, Esso) geben ihren Stationen eine zentrale Vorgabe mit einem Sicherheitsaufschlag von +20% auf den naiven Wert (31,7 ct × 1,2 ≈ 36 ct). Begründung wäre: Rohölvolatilität, ungeklärte Wettbewerbsdynamik, Risikoaversion.

Messgröße	Wert	Δ vs. S0
12-Uhr-Erhöhung	36,0 ct	–
VW-Preis	1,8867 EUR	+3,51 ct
Δ Netto-Marge	+2,952 ct	–
Tagesamplitude	34,2 ct	+25,1 ct
07:00 Uhr (Morgenrush)	1,787 EUR	–5,8 ct
11:00 Uhr (Tiefstand)	1,713 EUR	–16,2 ct
12:00 Uhr (nach Erhöhung)	2,055 EUR	+19,8 ct
17:00 Uhr (Feierabend)	1,963 EUR	+12,0 ct
22:00 Uhr (Abend)	1,870 EUR	+1,0 ct
Ersparnis 50L vor/nach 12 Uhr	17,10 EUR	–

Bemerkenswert: Der Feierabendpreis (17 Uhr, 1,963 EUR) liegt 12 ct über dem heutigen Wert – das trifft genau die volumenstärkste Tagesphase (16–18 Uhr = 23,7% des Gesamtvolumens). Bei 0,832 ct netto extra (S2) war das noch moderat; bei 2,952 ct extra (S3) ist das eine spürbare Verbraucherentlastung beim Morgentanken, aber massiven Mehrkosten am Feierabend.

Bewertung: Kurzfristig (Einführungswochen) bei koordiniertem Konzernverhalten möglich, aber nicht stabil. Der Preisunterschied zwischen einer S3-Station (2,055 EUR um 12 Uhr) und einer S1-Station (1,995 EUR) beträgt 6 ct – für jeden benzinpreis.de-Nutzer sichtbar. Erste Ausreißer, die 30–31 ct erhöhen, räumen sofort den Markt und zwingen die anderen zur Anpassung. S3 ist ein klassisches Overshooting, das sich innerhalb von 1–3 Wochen abbaut.



S4 – Kampfmarkt: 30,0 ct, Senkungsrate +30%

Grundannahme: Ein Markt mit intensivem Preiswettbewerb, in dem Stationen nach der einmaligen Erhöhung aggressiv senken, um Feierabend- und Abendkundschaft zu gewinnen. Senkungsrate: $1,85 \times 1,30 = 2,41$ ct/h.

Messgröße	Wert	Δ vs. S0
12-Uhr-Erhöhung	30,0 ct	–
VW-Preis	1,7793 EUR	–7,23 ct
Δ Netto-Marge	–6,074 ct	–
Tagesamplitude	27,6 ct	+18,5 ct
07:00 Uhr (Morgenrush)	1,749 EUR	–9,6 ct
11:00 Uhr (Tiefstand)	1,652 EUR	–22,3 ct
12:00 Uhr (nach Erhöhung)	1,928 EUR	+7,1 ct
17:00 Uhr (Feierabend)	1,808 EUR	–3,5 ct
22:00 Uhr (Abend)	1,688 EUR	–17,2 ct
Ersparnis 50L vor/nach 12 Uhr	13,80 EUR	–

–6,074 ct Netto-Marge: Bei einer branchenüblichen Marge von ~4,5 ct/Liter würde S4 bedeuten, dass viele Stationen im Tagesdurchschnitt unter Selbstkosten betreiben. Der Preis um 22 Uhr (1,688 EUR) läge gut 17 ct unter dem heutigen Abenddurchschnitt.

Bewertung: Als deutschlandweiter Marktdurchschnitt strukturell ausgeschlossen. Der Kraftstoffmarkt wird von ~5 Großkonzernen dominiert (Aral/BP, Shell, TotalEnergies, Jet, Esso/ExxonMobil = zusammen ~65–70% Marktanteil). Diese Akteure agieren seit Jahren erkennbar koordiniert beim Timing der Erhöhungen – ein Preiskrieg auf diesem Niveau würde das Tankstellennetz wirtschaftlich gefährden. S4 tritt jedoch lokal und isoliert auf: An Standorten mit 3–4 verschiedenen Marken direkt benachbart (Autobahnabfahrten, Stadtzentren mit hohem Discount-Anteil) ist temporäres S4-Verhalten möglich. Als Modell für den Marktdurchschnitt dient S4 als unterer Extrempfad zur Eingrenzung des Szenarioraums.



S5 – Strukturelles Abend-Tief: 31,5 ct, Senkungsrate +15%

Grundannahme: Das plausibelste Zusammenspiel aus Marktstruktur, strategischem Pricing und Wettbewerbsanreizen. Zwei Parameter weichen moderat vom margetreuen S1 ab:

1. +31,5 ct statt 30,0 ct: Leichter Aufschlag für Unsicherheit und Rohölvolatilität (Tanks-stellen brauchen einen Puffer, da der Rohölpreis täglich schwankt).
2. Senkungsrate 2,13 ct/h (+15%): Nach 12 Uhr gibt es nur noch eine Richtung – abwärts. Da nun alle Stationen gleichzeitig sinken und niemand mehr erhöhen darf, verstärkt sich der strukturelle Abwärtsdruck. Stationen mit höheren Abendpreisen verlieren Kunden an günstigere Nachbarn.

Messgröße	Wert	Δ vs. S0
12-Uhr-Erhöhung	31,5 ct	–
VW-Preis	1,8242 EUR	–2,74 ct
Δ Netto-Marge	–2,299 ct	–
Tagesamplitude	29,4 ct	+20,3 ct
07:00 Uhr (Morgenrush)	1,768 EUR	–7,7 ct
11:00 Uhr (Tiefstand)	1,683 EUR	–19,2 ct
12:00 Uhr (nach Erhöhung)	1,977 EUR	+12,0 ct
14:00 Uhr	1,935 EUR	–
17:00 Uhr (Feierabend)	1,870 EUR	+2,7 ct
22:00 Uhr (Abend)	1,764 EUR	–9,6 ct
Ersparnis 50L vor/nach 12 Uhr	14,69 EUR	–

Der Tagesverlauf zeigt ein klares charakteristisches Profil: monoton fallend bis 11:59 Uhr → einmaliger Sprung → danach monoton fallend bis Mitternacht. Der Abendpreis (22 Uhr: 1,764 EUR) ist fast 10 ct unter dem heutigen Wert – das strukturelle Abend-Tief entsteht, weil der Preis seit 12 Uhr ungebrochen 10 Stunden lang sinkt.

Bewertung: Das plausibleste Marktgleichgewicht nach der Einführungsphase (vgl. Ausblick).



Teil 4: Gesamtübersicht

	S0	S1	S2	S3	S4	S5
12-Uhr-	–	30,0 ct	31,7 ct	36,0 ct	30,0 ct	31,5 ct
VW-Preis	1,852	1,852	1,862	1,887	1,779	1,824 EUR
Δ Netto-Marge	0	$\pm 0,0$ ct	+0,83	+2,95	–6,07	–2,30 ct
Tagesamplitud	9,1 ct	28,2 ct	29,8 ct	34,2 ct	27,6 ct	29,4 ct
07 Uhr	1,845	1,787	1,787	1,787	1,749	1,768 EUR
11 Uhr	1,875	1,713	1,713	1,713	1,652	1,683 EUR
12 Uhr (Hoch)	1,857	1,995	2,012	2,055	1,928	1,977 EUR
17 Uhr	1,843	1,902	1,919	1,963	1,808	1,870 EUR
22 Uhr	1,860	1,810	1,827	1,870	1,688	1,764 EUR



Teil 5: Ausblick – welches Szenario ist am wahrscheinlichsten?

Phase 1 – Einführungswoche und erste 2–4 Wochen: Tendenz S2/S3

In der Startphase fehlt allen Marktteilnehmern Erfahrung. Niemand kennt die Reaktion der Konkurrenz. Großkonzerne werden mit ihren Netzwerken intern Vorgaben machen – und diese werden erfahrungsgemäß konservativ, d.h. mit Puffer sein. Der intuitive Ausgangspunkt ist immer „was haben wir bisher insgesamt erhöht?“ → 31,7 ct.

Wahrscheinliche Bandbreite in Phase 1: 31–34 ct (zwischen S2 und S3). Senkungsrate zunächst noch ähnlich wie heute, weil niemand weiß, ob er senken muss. Ergebnis: Verbraucher profitieren morgens (7 Uhr deutlich günstiger), zahlen aber nach 12 Uhr und am Abend klar mehr als heute.

Phase 2 – Stabilisierung nach 4–12 Wochen: Konvergenz auf S5

Folgende Mechanismen treiben die Anpassung:

Preistransparenzdruck: benzinpreis.de, ADAC, MTS-K und Verbraucherportale werden die neuen Muster sofort sichtbar machen. Stationen mit 34–36 ct Erhöhung um 12 Uhr werden in Echtzeit verglichen mit Stationen, die 30 ct erhöhen. Der Druck auf teure Ausreißer ist enorm.

Strukturelle Nachmittags-Konkurrenz: Da nach 12 Uhr keine Erhöhung mehr möglich ist, gibt es nur einen Wettbewerbsweg: schneller senken als der Nachbar. Mit dem volumenstärksten Zeitfenster 16–18 Uhr (23,7% Tagesvolumen) als Ziel wird die Senkungsrate moderat ansteigen. +15% wie in S5 (2,13 ct/h statt 1,85 ct/h) ist eine plausible Schätzung – mehr wäre wirtschaftlich nicht tragbar.

Rohöl-Unsicherheit als Puffer: Da Tankstellen den Rohöl-Einkaufspreis für den Vortag kennen, aber Schwankungen am Folgetag nicht kennen, werden sie einen Aufschlag gegenüber dem theoretischen Margenneutralwert (30,0 ct) beibehalten. 31,5 ct (S5) entspricht einem ~5%-Puffer – vernünftig und historisch beobachtbar.

Phase 3 – Langfrist-Gleichgewicht (>6 Monate): S5 mit regionaler Streuung

Das langfristige Marktgleichgewicht liegt nahe S5, mit einer wichtigen Ergänzung: Es wird **keine einheitliche* bundesweite Erhöhungshöhe geben. Der Bereich 30–33 ct wird die Bandbreite bilden – an Autobahnstandorten und stark urbanisierten Bereichen mit höherem Wettbewerb eher 30–31 ct, in ländlicheren Regionen mit Monopol-Stationen eher 32–34 ct.

Warum nicht S1, S3 oder S4?

S1 ist der wirtschaftstheoretische Grenzwert – er existiert im Lehrbuch, nicht am Markt. Kein Oligopolist hat einen Anreiz, auf den exakten Gleichgewichtspunkt zu drücken.

S3 ist zu auffällig: Der Preisunterschied zum Wettbewerb ist mit 4–6 ct nach 12 Uhr für jeden Verbraucher sofort messbar – moderne Preis-Apps setzen diesen Druck in Echtzeit um. S3 hält sich maximal einige Wochen, typischerweise in der Einführungsphase.



S4 ist wirtschaftlich destruktiv: -6 ct Netto-Marge unter Branchenstandard gefährdet die Betriebswirtschaft jeder Station. Für den Marktdurchschnitt ausgeschlossen; lokal und zeitlich begrenzt (Preiskriege an Einzelstandorten) möglich.

Fazit für Verbraucher – unter S5

Wer?	Situation heute	Under neuer Regelung (S5)
Morgenpendler (7 Uhr)	1,845 EUR – teure	1,768 EUR – 7,7 ct billiger
Wer kurz vor 12 tankt	1,875 EUR	1,683 EUR – 19,2 ct billiger
Mittagsfahrer (12–14)	~1,850 EUR	1,977–1,935 EUR – 9–13 ct
Feierabendfahrer (17)	1,843 EUR	1,870 EUR – +2,7 ct teurer
Spätfahrer (22 Uhr)	1,860 EUR	1,764 EUR – 9,6 ct billiger

Die wichtigste Verhaltensempfehlung vereinfacht sich radikal: Vor 12 Uhr tanken. Statt der heutigen 8 wechselnden Optimierfenster gibt es einen einzigen, täglich verlässlichen Tiefstand – zwischen 10:00 und 11:59 Uhr. Der Nutzen für informierte Verbraucher ist größer als heute; der Schaden für uninformierte Verbraucher (die um 12–14 Uhr tanken) ist ebenfalls größer.