Bundesverband EnergieMittelstand
Fuels | VSI Lubes | Energy

Berlin, 12. November 2026

Stellungnahme

zum Kraftstoffpreisanpassungsgesetz („12 Uhr-Regel“)

Kontakt

UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e. V.

UNITI Haus Berlin
Jägerstraße 6 · 10117 Berlin
Postfach 08 07 51
10007 Berlin
T. (030) 755 414-300
F. (030) 755 414-366
info@uniti.de
www.uniti.de

Büro Brüssel
Avenue Palmerston 26
1000 Bruxelles
T: + 32 (2) 70 989 18

Bundesverband EnergieMittelstand
Fuels | VSI Lubes | Energy

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Referat IB2 - "Verbraucherpolitik, Wettbewerbspolitik in verbraucherrelevanten Bereichen"
per Mail: BUERO-IB2@bmwe.bund.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nehmen wir die Möglichkeit wahr, im Nachgang zum Stakeholder-Roundtable zum Kraftstoffpreisanpassungsgesetz am 30.09.2026 in Ihrem Hause eine schriftliche Stellungnahme einzureichen.

1. Fachliche Stellungnahme zu den Auswirkungen des Gesetzes auf den mittelständischen Kraftstoffhandel

a) auf das Geschäftsmodell:

- Es zeigt sich, dass Tankstellenstandorte unabhängig von deren städtischen oder ländlichen Standort gleichermaßen von einem geändertem Kundenverhalten betroffen sind: Der feste Erhöhungszeitpunkt führt zu einer deutlichen Kundenfrequenzverschiebung mit Peak in den 1-2 Stunden vor 12 Uhr. Direkt nach der Erhöhung liegt die Frequenz für 1-2 Stunden beim Tagesminimum.

- Insbesondere das Shop- und das Bistrogeschäft leiden dadurch. Vor der 12-Uhr-Regelung war der höchste Peak dafür um die Mittagszeit. Aktuell sind die Kunden direkt vor 12 Uhr nur so lange an dem Standort, bis getankt und bezahlt wurde, um die Säule wieder für die bereits wartenden Kunden freizumachen. Es ist keine Zeit für zusätzliche Einkäufe oder die Zubereitung von Kaffee und Snacks. Direkt nach 12 Uhr kommen aktuell die wenigsten Kunden, so dass auch für diesen Zeitraum erhebliche Rückgänge zu verzeichnen sind. In der Branche wird von erheblichen Rückgängen im Shop- sowie Autowäschegeschäft berichtet. Insbesondere im Bereich Bistro wurde und wird viel investiert, um Kundenbedürfnisse zu bedienen. Ein return of investment ist aktuell fraglich.

- Das Shopangebot ist für die zunehmende Anzahl E-Ladesäulen-Kunden ein wichtiger Aspekt und entscheidet über die Aufenthaltsqualität an der Tankstelle.

- Grenznahe Standorte haben erhebliche Umsatzrückgänge zu verzeichnen, was aber eher auf die allgemeinen Unterschiede der Kraftstoffpreise im Vergleich zu angrenzenden Ländern zuzuordnen ist, als der 12 Uhr-Regelung.

- Insgesamt ist davon auszugehen, dass schwindende Möglichkeiten, im Tankstellengeschäft planbare Gewinne zu erzielen, die Investitionsmöglichkeiten hemmt. Dies betrifft insb. auch die erhebliche Investition in E-Ladesäulen und die Verweilmöglichkeiten für den Kunden, der gerade lädt.

b) auf die Füllstände:

Nur vereinzelt kam es nach unserer Erkenntnislage bislang zu mengentechnischen Problemen bei Einzelsorten bedingt durch einen erhöhtes Kundenaufkommen.

c) auf die Häufigkeit der Preisanpassung:

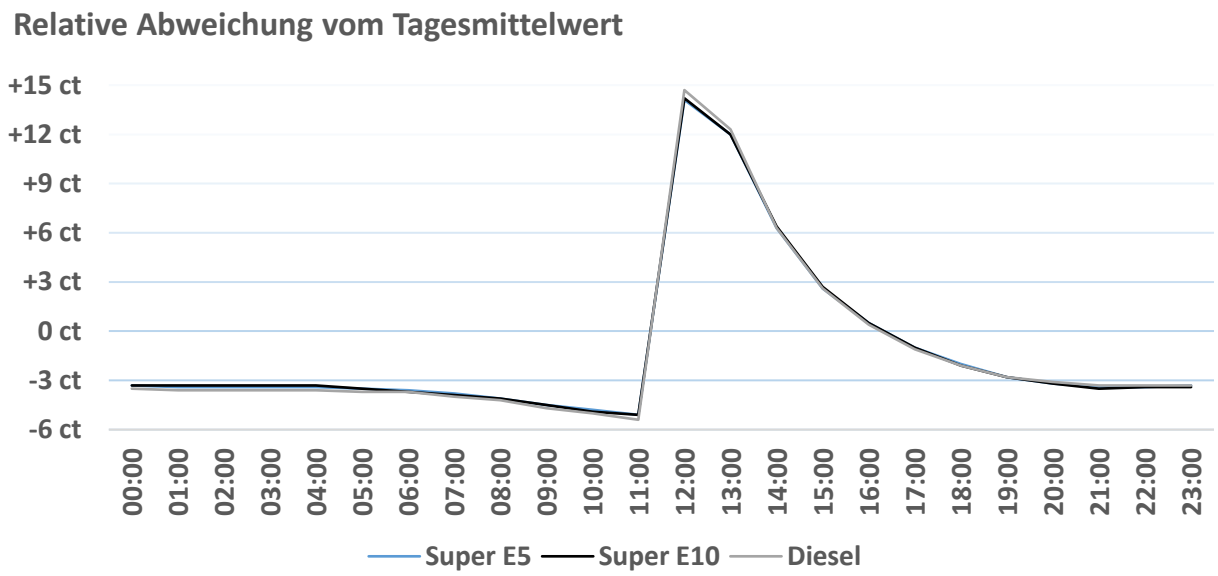
Nach unserer Erkenntnis bewegen sich die Preisanpassungen im Rahmen des vom Bundeskartellamt zuletzt festgestellten Umfangs von rund 6- bis 9-mal am Tag.

d) auf die beobachtbare Preisentwicklung am Tag:

In den vergangenen Monaten hat sich ein weitgehend stabiles Muster im tageszeitlichen Verlauf der Kraftstoffpreise herausgebildet. Dabei wird das höchste Preisniveau um 12:00 Uhr erreicht. Im weiteren Tagesverlauf sinken die Preise deutlich. Bereits gegen 18:00 Uhr liegen sie in der Regel nur noch etwa zwei bis drei Cent je Liter über dem Tiefstpreis, der üblicherweise am folgenden Vormittag gegen 11:00 Uhr erreicht wird.

Damit stehen den Verbraucherinnen und Verbrauchern auch zu den typischen Pendlerzeiten – sowohl im abendlichen Berufsverkehr als auch während der morgendlichen Hauptverkehrszeit – bereits vergleichsweise günstige Tank-möglichkeiten zur Verfügung.

Veranschaulichen lässt sich dieser Tagespreisverlauf anhand von Daten der relativen Abweichung von Endkundenpreisen der Spritsorten Super E5, Super E10 sowie Diesel B7 vom jeweiligen Tagesmittelwert:



Quelle: Eigene Berechnung und Darstellung auf Basis von Daten von Tankerkönig.de, „Preisentwicklung / Typisches Tagesmuster“, Betrachtungszeitraum: letzte 3 Monate; Berechnung stündlicher Durchschnittswerte; Abruf: 04.11.2026.

e) Grundsätzliches Statement:

Preisänderungen sind ein wesentlicher Bestandteil eines funktionierenden Wettbewerbs. Sie ermöglichen es den Marktteilnehmern, flexibel auf veränderte Marktbedingungen, das Preisverhalten der Wettbewerber und die Nachfrage der Verbraucher zu reagieren. Eine gesetzliche Beschränkung der zulässigen Zeitpunkte für Preiserhöhungen stellt daher einen unmittelbaren Eingriff in die freie Preisbildung und die wettbewerbliche Preissetzung dar.

Mit der Einführung der 12-Uhr-Regel wurde die Anzahl der täglichen Preisänderungen regulatorisch begrenzt. Dadurch wurde insbesondere die bisherige Dynamik des Preiswettbewerbs auf den lokalen Tankstellenmärkten eingeschränkt. Eine geringere Häufigkeit von Preisänderungen ist jedoch keineswegs mit einem intensiveren Wettbewerb oder niedrigeren Kraftstoffpreisen gleichzusetzen.

Vielmehr zeigen wissenschaftliche Untersuchungen, dass häufige Preisänderungen gerade Ausdruck eines hohen Wettbewerbsdrucks sein können. So weisen

Pennerstorfer, Weiss und Yontcheva (2016) [1] darauf hin, dass ein höherer Anteil gut informierter Verbraucher mit einer höheren Frequenz von Preisänderungen auf lokalen Kraftstoffmärkten einhergeht. Gerade dort, wo Verbraucher Preise intensiv vergleichen und entsprechend preissensibel reagieren, besteht für die Anbieter ein stärkerer Anreiz, ihre Preise regelmäßig an die Wettbewerbssituation anzupassen.

Die durch das KPAnG bewirkte Verringerung der Preisänderungshäufigkeit ist daher nicht als wettbewerblicher Fortschritt zu interpretieren. Vielmehr wird ein wesentlicher Mechanismus des dynamischen Preiswettbewerbs durch regulatorische Vorgaben eingeschränkt. Eine geringere Anzahl von Preisänderungen bedeutet nicht automatisch mehr Wettbewerb – und erst recht nicht niedrigere Kraftstoffpreise.

2. Stellungnahme zu der politischen Zuweisung des KPAnG als Preissenkungsinstrument

Bereits im Gesetzgebungsverfahren zum KPAnG wurde die Einführung der sogenannten 12-Uhr-Regel politisch mit der Erwartung sinkender Kraftstoffpreise verknüpft. Ein solcher unmittelbarer Zusammenhang lässt sich jedoch weder aus der Wirkungsweise der Regelung noch aus der Gesetzesbegründung ableiten.

Vielmehr weist das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) in der Begründung zum Gesetzentwurf selbst auf mögliche gegenläufige Preiseffekte hin: „Zwar ist nicht auszuschließen, dass Unternehmen in ihren Preissetzungsstrategien einen Risikoaufschlag einbeziehen werden für den Umstand, dass sie ihre Preise nicht beliebig nach oben hin anpassen können“.[2]

Hinzu kommt, dass die Kraftstoffpreisentwicklung in den vergangenen Wochen maßgeblich durch externe Kostenfaktoren beeinflusst wurde, die in der politischen Debatte über die erwarteten Preissenkungseffekte der 12-Uhr-Regel weitgehend unberücksichtigt geblieben sind. Hierzu zählen insbesondere:

[1] Pennerstorfer, D., Weiss, C. und Yontcheva, B. (2016): *Frequency of Price Adjustment and Market Power*. Die Untersuchung zeigt anhand von Daten des österreichischen Tankstellenmarktes, dass ein höherer Anteil gut informierter Verbraucher mit einer höheren Häufigkeit von Preisänderungen einhergeht. Die Ergebnisse stützen damit die Annahme, dass häufige Preisanpassungen Ausdruck eines intensiven Wettbewerbs um preisbewusste Verbraucher sein können.

[2] Gesetzentwurf BReg vom 17.3.26, S. 12.

- **Anhaltend hohe bzw. steigende Rohölpreise** auf den internationalen Märkten sowie ein weiterhin **hohes Preisniveau auf dem Weltmarkt für Benzin und insbesondere Diesel**; Gründe dafür sind sowohl eine starke Entkopplung von Rohölpreis und Endproduktpreis für Diesel u. a. hervorgerufen durch verringerte Raffineriekapazitäten (Russland und arabische Halbinsel), welche sich negativ auf die globale Dieselverfügbarkeit auswirken.
- **Steigende Transportkosten** infolge von Niedrigwasser und der damit verbundenen Verlagerung von Transportkapazitäten von der Binnenschifffahrt auf den Straßengüterverkehr;
- **Zusätzliche Kostenbelastungen** im Zusammenhang mit der Anpassung der THG-Quotenregulierung für das Jahr 2027[3].

Diese Faktoren üben einen erheblichen Einfluss auf die Kraftstoffpreisbildung aus. Eine isolierte Betrachtung der Regelung als Instrument zur Senkung der Kraftstoffpreise greift daher fachlich zu kurz und wird den tatsächlichen Markt- und Kostenstrukturen nicht gerecht. Selbst der Gesetzgeber geht in seiner Begründung zum Gesetzentwurf nicht von einem preissenkenden Effekt der Regelung aus.

Vor diesem Hintergrund ist es sachlich nicht gerechtfertigt, die Entwicklung der Kraftstoffpreise unmittelbar am Inkrafttreten der 12-Uhr-Regel zu messen oder aus ausbleibenden Preissenkungen auf ein Fehlverhalten der Marktteilnehmer zu schließen. Eine solche Bewertung verkennt die maßgeblichen Einflussfaktoren auf die Kraftstoffpreisbildung, wird den tatsächlichen Markt- und Kostenstrukturen nicht gerecht und weckt Erwartungen auch bei den Verbrauchern an die gesetzliche Regelung, die diese aufgrund ihrer Wirkungsweise nicht erfüllen kann.

Auch ein Blick nach **Österreich**, wo bereits seit 2009 vergleichbare Beschränkungen für Kraftstoffpreiserhöhungen gelten, liefert keinen eindeutigen wissenschaftlichen Beleg für eine nachhaltig preissenkende Wirkung derartiger Regulierungen.

In Österreich wurde zum 1. Juli 2009 zunächst eine Regelung eingeführt, nach der Kraftstoffpreise nur einmal täglich bei Betriebsbeginn erhöht werden durften. Für durchgehend geöffnete Tankstellen galt hierfür grundsätzlich 0:00 Uhr. Erst zum 1. Januar 2011 wurde diese Regelung durch die heute bekannte 12-Uhr-Regel ersetzt, nach der Preiserhöhungen ausschließlich um 12:00 Uhr zulässig sind.

[3] Frontier Economics: Tankstellenpreise in Deutschland im europäischen Vergleich, 11.9.26, Link: ppt-Erweiterung-der-Kurzstudie-zu-Tankstellenpreisen-im-europaeischen-Vergleich_11092026_stc.pdf, S.13

Die wissenschaftlichen Untersuchungen zu den Auswirkungen dieser Regulierungen kommen zu unterschiedlichen Ergebnissen:

- Eine Studie von Bernhardt, Breiderhoff und Dewenter (2025) [4] stellt für die ursprüngliche Regulierung aus dem Jahr 2009 keine statistisch signifikanten Preiseffekte fest. Für die Einführung der 12-Uhr-Regel im Jahr 2011 ermittelt sie hingegen einen moderaten preissenkenden Effekt von etwa zwei bis drei Cent je Liter. Die statistische Signifikanz der Ergebnisse hängt allerdings von der Wahl des Betrachtungszeitraums und der jeweiligen Modellspezifikation ab. Zudem lässt sich dieser Effekt nicht unmittelbar auf Deutschland übertragen, da in Österreich bereits vor Einführung der 12-Uhr-Regel eine Beschränkung der täglichen Preiserhöhungen bestand. Untersucht wurde somit lediglich die Veränderung des zulässigen Zeitpunkts einer bereits bestehenden Preisregulierung, nicht deren erstmalige Einführung.

- Eine Untersuchung von Becker, Pfeifer und Schweikert (2021)[5] zur Einführung der österreichischen Preisregulierung im Jahr 2009 kommt für Benzin zu einem preissenkenden Effekt, während sich für Diesel kein statistisch belastbarer Effekt nachweisen lässt. Die Autoren weisen zudem darauf hin, dass die langfristigen Wirkungen aufgrund späterer regulatorischer Änderungen nur eingeschränkt der ursprünglichen Regelung zugerechnet werden können.

- Eine theoretische Untersuchung von Denter (2026) [6] zeigt, dass die Einschränkung der Preissetzungsflexibilität keineswegs zwangsläufig zu niedrigeren Preisen führt. Vielmehr bleiben die erwarteten Durchschnittspreise im untersuchten Modell entweder unverändert oder steigen unter bestimmten Bedingungen leicht an. Hintergrund ist insbesondere die Möglichkeit, dass Unternehmen ihre Preise vorsorglich höher ansetzen, um die eingeschränkten Möglichkeiten späterer Preisanhebungen zu berücksichtigen.

Insgesamt ergibt sich aus der wissenschaftlichen Studienlage somit kein eindeutiger Nachweis, dass die Beschränkung täglicher Kraftstoffpreiserhöhungen grundsätzlich zu niedrigeren Kraftstoffpreisen führt. Die empirischen Ergebnisse fallen je nach Untersuchungszeitraum, Kraftstoffart und regulatorischem Rahmen unterschiedlich aus. Insbesondere lässt sich aus den österreichischen Erfahrungen keine belastbare Erwartung

[4] New Evidence on Price Effects of Transparency Regulations in European Fuel Markets | Journal of Industry, Competition and Trade | Springer Nature Link
[5] Price Effects of the Austrian Fuel Price Fixing Act: A Synthetic Control Study - ScienceDirect
[6] Strategic Pricing and Consumer Welfare under One-Sided Price Regulation

ableiten, dass die erstmalige Einführung einer 12-Uhr-Regel in Deutschland einen preissenkenden Effekt entfalten muss.

3. Gründe für eine Abschaffung der 12 Uhr-Regelung

Für Arbeitnehmer und somit die Pendler, die auf ein Auto angewiesen sind, ist 12 Uhr ein ungünstiger Zeitpunkt, da der Tagestiefstpreis vormittags während der Arbeitszeit eines Großteils der Arbeitnehmer liegt. Als Pendler sind diese jedoch von den hohen Kraftstoffpreisen am stärksten betroffen und waren auch als Gruppe, die entlastet werden soll, genannt.

Für die Tankstellenbetreiber führt dieser Zeitpunkt zu erheblichen Einbußen im sog. Folgegeschäft (Shop und auch Autowäsche). Insbesondere im Bereich Bistro wurde und wird viel investiert, um die Kundenbedürfnisse zu bedienen. Ein „Return of Investment" ist aktuell fraglich. Dieser Bereich ist auch für die zunehmende Anzahl E-Ladesäulen-Kunden ein wichtiger Aspekt (Aufenthaltsqualität).

Bereits in einer Eingabe an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie des Deutschen Bundestags hatten wir als Interessensverband betroffener Unternehmen im März 2026 auf die Folgeproblematiken und den ausbleibenden Preissenkungseffekt aufmerksam gemacht[7]: „Die Verschiebungen, welche sich mit der Preisfestlegung auf 12:00 Uhr ergeben, können starke Auswirkungen auf das Verhalten der Kunden zur Folge haben und soziale Folgen aufweisen. Der wesentliche Kritikpunkt des Bundeskartellamtes, dass zu viele Preisänderungen die Verbraucher verwirren, wird durch die vorgeschlagene Regelung ebenfalls nur bedingt gelöst. Denn die reine Anzahl der Preisänderungen lässt sich durch die Regelung nicht begrenzen, es ist nur zu erwarten, dass es zukünftig weniger werden."
Und weiterhin: „Es gilt klar zu betonen, dass mit dem Gesetz keine falschen Erwartungshaltungen geschürt werden sollten. Denn wenn politische Entscheidungsträger der Bevölkerung schnell sinkende Preise versprechen Preissenkungen aufgrund internationaler Marktdynamiken aber nicht eintreten, untergräbt dies das Vertrauen der Konsumenten in die Politik - insbesondere, da ein großer Teil des Kraftstoffpreises aus Steuern und Abgaben besteht."

[7] Stellungnahme UNITI vom 19. März 2026 an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie im Deutschen Bundestag: LINK.

Wir teilen die Position der Bundesländer das KPAnG abzuschaffen. Der Bundesrat begründet seine Position damit, dass die eingeführte 12-Uhr-Regelung zu keinem erkennbaren Entlastungseffekt beim allgemeinen Preisniveau geführt habe[8].

4. Facheingabe zur Ausgestaltung der noch fehlenden Rechtsverordnung:

Um seit Einführung der Regulierung auftretende Verstöße und die damit einhergehenden Rechtsfolgen für Unternehmen abzumildern, halten wir eine schnellstmögliche Aufsetzung der im Gesetz genannten Rechtsverordnung zur Umsetzung für unerlässlich.

Diese Rechtsverordnung sollte praktische sowie technische Herausforderungen berücksichtigen. Die Wirtschaftskammer Österreich verweist zu Recht darauf, dass der Umstellungszeitpunkt von 12:00 Uhr nur eine logische Sekunde beträgt, was die exakte Umstellung für die Betreiber von Tankstellen nahezu unmöglich mache[9]. Das Vorbild Österreich hat deshalb mit § 1 Satz 3 seiner Verordnung[10] geregelt: „Diese Preisauszeichnung ist nach Maßgabe der verfügbaren technischen Einrichtungen für die Preisumstellung unverzüglich vorzunehmen."

Eine solche Klarstellung sollte zwingend in der deutschen Regelung aufgenommen werden, um **technische Unwägbarkeiten** abzufedern. Fehler, welche aufgrund technischer Probleme entstehen, sollten nicht zu Lasten der Tankstellenbetreiber angerechnet werden. Auch sollten die Folgen von **kriminellen Cyberangriffen** berücksichtigt werden.

Weitere zu berücksichtigende Gründe sind aus unserer Sicht:

- Berücksichtigung von „**höherer Gewalt**", sprich äußere Einflüsse, die Störungen der Strom- und Internetversorgung verursachen, wodurch Preisumstellungen an der Zapfsäule bzw. Datenmeldungen an die MTS-K erst verspätet erfolgen.

[8] Stellungnahme Bundesrat zur 12. GWB-Novelle, 1068. Sitzung des Bundesrates am 25.09.26 - Beschluss - Drucksache 0469-26.
[9] Wirtschaftskammer Österreich: https://www.wko.at/oe/transport-verkehr/garagen-tankstellen-serviceunternehmungen/spritpreisverordnung?.
[10] Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft, Familie und Jugend betreffend Standesregeln für Tankstellenbetreiber über den Zeitpunkt der Preisauszeichnung für Treibstoffe bei Tankstellen, https://ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblAuth/BGBLA_2010_II_484/BGBLA_2010_II_484.pdf.

- Berücksichtigung von **technischen Störungen** des Kassensystems, die nachweislich nicht auf Verschulden des Kassennutzers zurückzuführen sind, wie beispielsweise Stromspannungsschwankungen im System.

- Bei **Kassensystem-Wechseln**, die nachweislich aufwändiger sind und zeitlich länger dauern können, sollte die 12 Uhr-Regel nicht gelten.

- **Technische Gründe**, die auf Seiten der MTS-K liegen wie ein verspäteter Datenempfang oder eine verzögerte Datenverarbeitung.

- Maßgeblich zur Bewertung einer Preisanpassung sollte die ergangene Meldung der Preisänderung sein, die einen **Zeitstempel** mit dem genauen Zeitpunkt der Preisänderung beinhaltet.

Wir schlagen vor, in der noch ausstehenden Rechtsverordnung, ein Zeitfenster zur Umsetzung der Preissetzungsvorgabe in VO festlegen, das von 11:59 bis 12:30 Uhr[11] reicht.

Für einen weiteren fachlichen Austausch stehen wir gern zur Verfügung.

[11] Verweis auf Handhabung in Niedersachsen: Bußgeldstelle Niedersachsen.

Bundesverband EnergieMittelstand
Fuels | VSI Lubes | Energy

Kontakt

RA Elmar Kühn
Hauptgeschäftsführer
E-Mail: kuehn@uniti.de
Tel.: +49 (0)30/755 414-300

Dipl. Verw.Wiss
Dominik Hellriegel
Leiter Politik
E-Mail: hellriegel@uniti.de
Tel.: +49 (0)30/755 414-416

Über UNITI

Der UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. repräsentiert in Deutschland rund 90 Prozent des mittelständischen Energiehandels und bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, Brennstoffen sowie Schmierstoffen. Täglich frequentieren über 5,3 Millionen Kunden die ca. 10.560 Straßentankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen, welche ca. 75 Prozent des Straßentankstellenmarktes ausmachen. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 70 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Überdies versorgen die UNITI-Mitglieder etwa 20 Millionen Menschen mit Wärme. Die Verbandsmitglieder decken rund 95 Prozent des Gesamtmarktes für flüssige und feste Brennstoffe ab. Ebenso zählen mit einem Marktanteil von über 95 Prozent die meisten Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland zum Verband. Die rund 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von etwa 105 Milliarden Euro und beschäftigen ca. 120.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Lobbyregister-Nr. im Lobbyregister beim Deutschen Bundestag: R002822