ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Gregor, Leonard

Research Report

High Noon: Die 12-Uhr-Regel an deutschen Tankstellen

DICE Ordnungspolitische Perspektiven, No. 120

Provided in Cooperation with:
Düsseldorf Institute for Competition Economics (DICE), Heinrich Heine University Düsseldorf

Suggested Citation: Gregor, Leonard (2026) : High Noon: Die 12-Uhr-Regel an deutschen Tankstellen, DICE Ordnungspolitische Perspektiven, No. 120, ISBN 978-3-86304-720-7, Heinrich Heine University Düsseldorf, Düsseldorf Institute for Competition Economics (DICE), Düsseldorf

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/340003

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

DICE

ORDNUNGSPOLITISCHE PERSPEKTIVEN

NR 120

High Noon:
Die 12-Uhr-Regel an deutschen Tankstellen

Leonard Gregor

April 2026

hhu
Heinrich Heine
Universität Düsseldorf

IMPRESSUM

DICE ORDNUNGSPOLITISCHE PERSPEKTIVEN

Veröffentlicht durch:
Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf,
Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät,
Düsseldorf Institute for Competition Economics (DICE),
Universitätsstraße 1, 40225 Düsseldorf, Deutschland
www.dice.hhu.de

Herausgeber:
Prof. Dr. Justus Haucap
Düsseldorfer Institut für Wettbewerbsökonomie (DICE)
Tel +49 (0) 211-81-15125, E-Mail haucap@dice.hhu.de

Alle Rechte vorbehalten. Düsseldorf 2026.

ISSN 2190-992X (online) / ISBN 978-3-86304-720-7

High Noon: Die 12-Uhr-Regel an deutschen Tankstellen

Leonard Gregor*

April 2026

1 Einleitung

Am 28. Februar 2026 begannen die Vereinigten Staaten von Amerika und der Staat Israel Luftangriffe auf die Islamische Republik Iran.[1] In der Folge kündigten die iranischen Revolutionsgarden eine Sperrung der Straße von Hormus an, die am 2. März 2026 offiziell durch die iranische Regierung bestätigt wurde. Da etwa ein Fünftel des weltweiten Ölhandels über diese Meerenge abgewickelt wird, kam es zu einem deutlichen Anstieg der globalen Ölpreise. Gleichzeitig verteuerten sich auch Raffinerieprodukte erheblich; insbesondere die Benzin- und Dieselpreise in Deutschland verzeichneten einen starken Anstieg.[2] Während der globale Ölpreis am 9. März die psychologisch bedeutsame Marke von 100 US-Dollar pro Barrel überschritt, lagen die Kraftstoffpreise in Deutschland bereits Anfang März bei über 2 Euro pro Liter. Ihren vorläufigen Höchststand erreichten sie Mitte März bei etwa $2,20$ Euro pro Liter für Benzin beziehungsweise $2,30$ Euro pro Liter für Diesel.

Diese Entwicklungen auf den Ölmärkten führten rasch zu einer breiten öffentlichen Debatte über vermeintlich überhöhte Kraftstoffpreise sowie über geeignete regulatorische und wirtschaftspolitische Reaktionen. Am 11. März 2026 kündigte die deutsche Bundesministerin für Wirtschaft und Energie, Katherina Reiche, im Rahmen eines Maßnahmenpakets an, ein aus Österreich bekanntes Regulierungsmodell einzuführen.[3] Dieses sogenannte „österreichische Modell“, das dort bereits seit 2011 Anwendung findet, sieht

*Corresponding Author, Duesseldorf Institute for Competition Economics (DICE), University of Duesseldorf; Universitaetsstr. 1, 40225 Duesseldorf, Germany; e-mail: gregor@dice.hhu.de.

[1] Siehe: `https://www.tagesschau.de/eilmeldung/israel-angriffe-iran-100.html`.

[2] Siehe: `https://www.tagesschau.de/wirtschaft/strasse-von-hormus-drohung-iran-100.html`

[3] Siehe: `https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/spritpreise-erhoehung-100.html`

vor, dass Tankstellen ihre Preise lediglich einmal täglich – um 12 Uhr – erhöhen dürfen, während Preissenkungen weiterhin jederzeit zulässig bleiben. Das entsprechende Kraftstoffpreisanpassungsgesetz (KPAnG) wurde am 26. März 2026 vom Deutschen Bundestag verabschiedet und tritt nach kurzer Übergangsfrist zum 1. April 2026 in Kraft.[4]
Dieser Artikel nutzt die Echtzeitdaten der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe des Bundeskartellamts, um die Effekte der neuen Regulierung zu analysieren. Da die Maßnahme erst seit einem Tag in Kraft ist, beschränkt sich der folgende Vergleich auf die am 31. März 2026 und am 1. April 2026 gemeldeten Tankstellenpreise.

2 Analyse

Die Preise für E5-Benzin liegen am 1. April über nahezu den gesamten Tagesverlauf hinweg über denen des 31. März. Abbildung 1 zeigt den entsprechenden durchschnittlichen Verlauf der E5- und Dieselpreise für beide Tage. Mit Ausnahme zweier Preisspitzen am Vormittag und in den späten Abendstunden liegen die Preise am 1. April durchgehend über denen des 31. März. Für Diesel zeigt sich ein ähnliches Bild, wobei die Preise im Tagesverlauf insgesamt näher beieinander liegen. Tabelle 1 weist die durchschnittlichen Kraftstoffpreise an deutschen Tankstellen in 3-Stunden-Intervallen aus und bestätigt die zuvor dargestellten Ergebnisse. In sechs von acht Intervallen liegen die Benzinpreise am 1. April, teils deutlich, über denen des 31. März, mit Differenzen von bis zu 6 Cent pro Liter. Für Diesel zeigt sich dieses Muster in vier von acht Intervallen; zugleich ist Diesel unter der neuen Regulierung in keinem Intervall um mehr als 3 Cent pro Liter günstiger. Grundsätzlich fällt die einzige erlaubte Preiserhöhung unter der neuen Regulierung um ein Vielfaches höher aus als die zahlreichen einzelnen Preiserhöhungen unter der alten Regulierung. Zudem sinken die Preise nach der Preisspitze deutlich langsamer als noch am Vortag. Beide Effekte führen dazu, dass das Preisniveau am 1. April über weite Teile des Tages über dem des Vortages lag.
Abbildung 2 zeigt den durchschnittlichen Preisverlauf in den einzelnen Bundesländern am 1. April relativ zum bundesweiten Durchschnitt. Tagsüber sind die Preisunterschiede sehr gering, und die Variation zwischen den Bundesländern ist klein. Ab etwa 20 Uhr steigt die Varianz zwischen den Bundesländern jedoch deutlich an. Auffällig ist dabei, dass Bundesländer, die im Tagesverlauf am günstigsten waren, vergleichsweise günstiger werden, während teurere Bundesländer teurer bleiben. Benzin und Diesel sind am Abend vor allem in Hessen am teuersten, gefolgt von Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein, die jedoch bereits nahe am Bundesdurchschnitt liegen. Am günstigsten sind Diesel und Benzin in Bayern, Rheinland-Pfalz und dem Saarland.

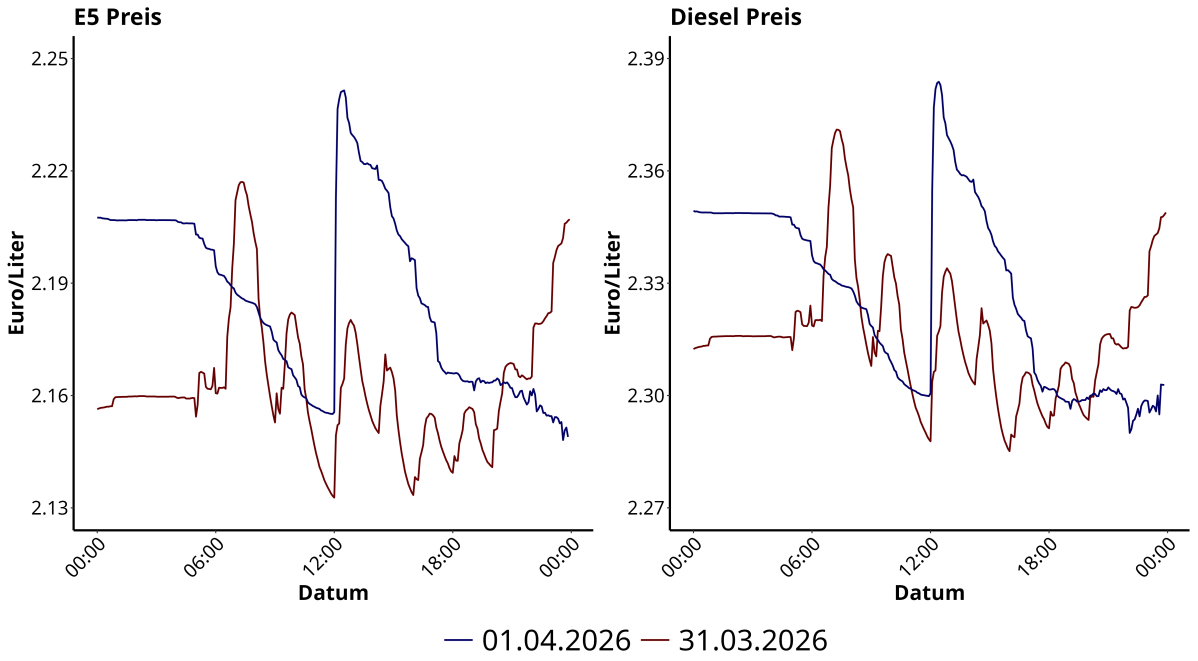


Abbildung 1: E5 und Diesel Preise an deutschen Tankstellen im Tagesverlauf

	E5			Diesel		
Uhrzeit	31.03	01.04	Differenz	31.03	01.04	Differenz
00:00 - 03:00	2.16	2.21	0.05	2.32	2.35	0.03
03:00 - 06:00	2.16	2.21	0.04	2.32	2.35	0.03
06:00 - 09:00	2.19	2.19	0.00	2.34	2.33	-0.01
09:00 - 12:00	2.16	2.16	0.00	2.31	2.31	-0.01
12:00 - 15:00	2.16	2.22	0.06	2.32	2.36	0.04
15:00 - 18:00	2.15	2.19	0.04	2.30	2.32	0.02
18:00 - 21:00	2.15	2.16	0.01	2.30	2.30	0.00
21:00 - 00:00	2.18	2.16	-0.02	2.33	2.30	-0.03

Tabelle 1: Durchschnittspreise an deutschen Tankstellen in 3 Stunden Intervallen.

Im letzten Schritt zeigt sich, dass die Regulierung insofern wirksam war, als sich die durchschnittliche Anzahl täglicher Preisänderungen pro Tankstelle deutlich reduziert hat (vgl. Tabelle 2). Während am 31. März jede Tankstelle ihre Preise im Durchschnitt etwa 20-mal anpasste, sank dieser Wert nach der Umstellung auf rund sechs Änderungen pro Tag. Dies entspricht einem Rückgang um etwa zwei Drittel und deutet auf eine substanzielle Reduktion der Preisdynamik hin. Zudem bestätigt sich ein leichter Anstieg der durchschnittlichen Tagespreise sowohl für E5 als auch für Diesel, der jedoch innerhalb der jeweiligen Standardabweichungen bleibt.

[4]Siehe: `https://bit.ly/bundestag-sprit`

	E5		Diesel	
Datum	31.03	01.04	31.03	01.04
Beobachtungen	289.559	94.003	284.686	87.658
Anzahl Tankstellen	14.449	14.253	14.133	13.858
Preisänderung/Tankstelle	20,04	6,60	20,14	6,33
Durchschnittspreis	2,31	2,33	2,16	2,19
	(0,05)	(0,06)	(0,056)	(0,06)

Tabelle 2: Deskriptive Statistik

3 Fazit

Die Ergebnisse dieser Analyse sind mit Vorsicht zu interpretieren, da sich viele langfristige Effekte der neuen Regulierung voraussichtlich erst im Zeitverlauf zeigen werden. Die bisherige Faustregel, dass Tanken am Abend günstiger ist als zu anderen Zeitpunkten, gilt nicht mehr. Neue Faustregeln dafür, wann sich Tanken am meisten lohnt, müssen sich erst etablieren und den Verbrauchern vermittelt werden. Entsprechend ist davon auszugehen, dass Verbraucher ihre Gewohnheiten anpassen müssen.

Allerdings besteht auch die Möglichkeit stillschweigender Vereinbarungen der Tankstellenanbieter. Die neue Regulierung könnte es erleichtern, Preise ohne explizite Absprachen aufeinander abzustimmen. Unsere Ergebnisse zeigen, dass die Preise am ersten Tag der neuen Regulierung insbesondere um 12 Uhr mittags so deutlich angehoben wurden, dass der Wettbewerb im weiteren Tagesverlauf nicht ausreichte, um sie unter das sonst übliche Niveau zu senken. Lediglich während der ersten beiden Preisspitzen am 31. März lagen die Preise über denen des 1. April; im weiteren Tagesverlauf waren die Preise durchgehend höher als am Vortag.

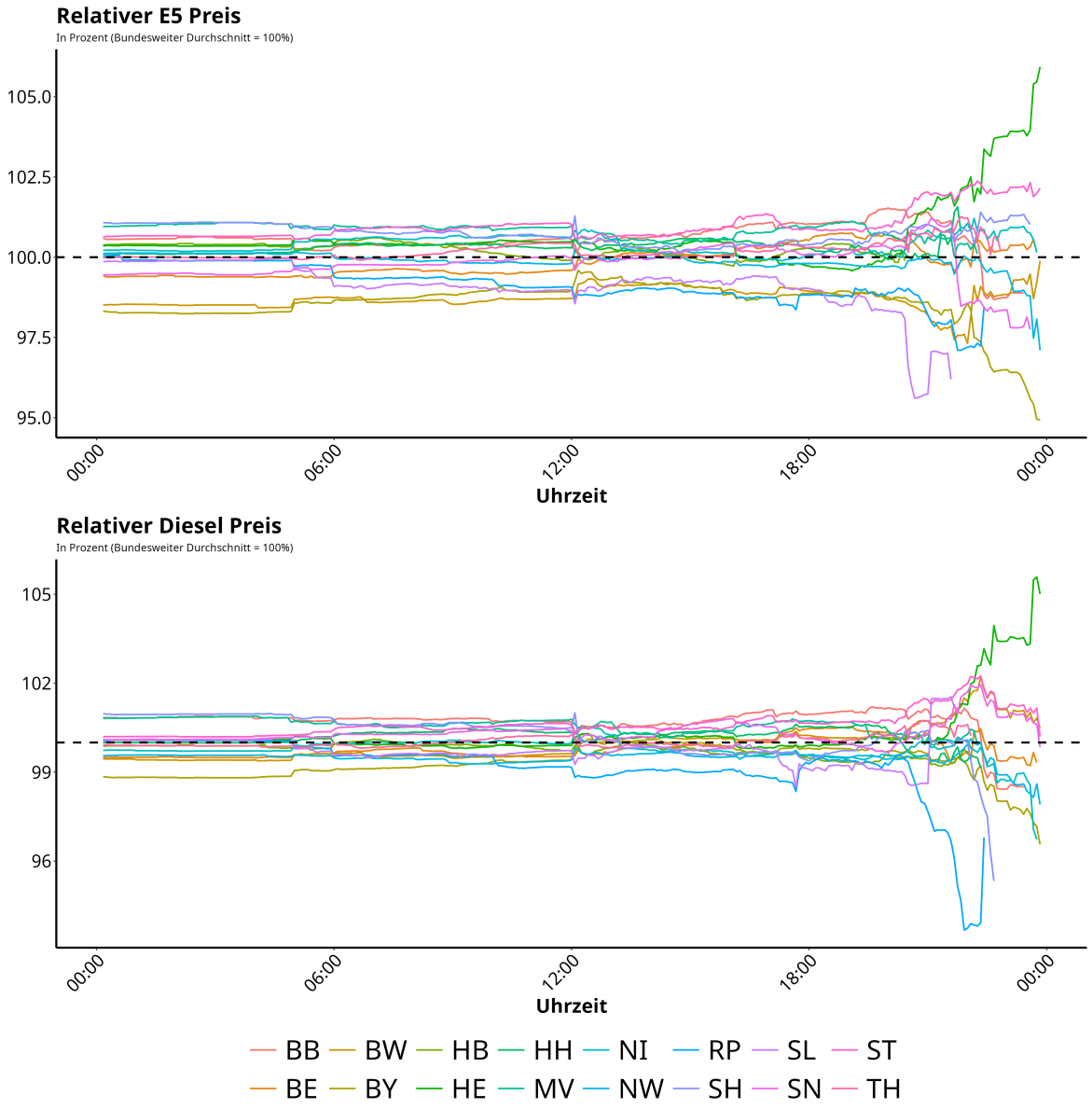


Abbildung 2: E5 und Diesel Preise in 16 Bundesländern im Tagesverlauf

BISHER ERSCHIENEN

120 Gregor, Leonard, High Noon: Die 12-Uhr-Regel an deutschen Tankstellen, April 2026.

119 Budzinski, Oliver und Haucap, Justus, Fiskalregeln im Profifußball: Was bringt Financial Fair Play?, März 2026.

118 Saljanin, Salem, Verzinsung von Kartellschadensersatzzahlungen in Deutschland – eine ökonomische Perspektive und Reformvorschläge, Oktober 2024.

117 Coppik, Jürgen, Economic Fundamentals of IP Interconnection and Data Traffic Between Over-The-Top-Providers and Traditional Telecommunications Network Operators, Juni 2024.

116 Coppik, Jürgen, Ökonomische Grundlagen von IP Interconnection und Datenverkehr zwischen Over-the-top-Anbietern und klassischenTelekommunikationsnetzbetreibern, Mai 2024.

115 Coppik, Jürgen, Haucap, Justus und Heimeshoff, Ulrich, Frequenzvergabe 2025: Analyse des Wettbewerbs im Mobilfunk und Handlungsoptionen der BNetzA – Ein Gutachten im Auftrag der Vodafone GmbH, April 2024.

114 Saljanin, Salem, Kostendaten in der Kartellschadensschätzung: Der Teufel steckt im Detail, Dezember 2023.

113 Fremerey, Melinda und Hüther, Michael, Ordnungspolitik in Krisenzeiten – Eine ordnungspolitische Bewertung aktueller wirtschaftspolitischer Handlungsstränge, Juni 2023.

112 Haucap, Justus und Knoke, Leon, Fiskalische Auswirkungen einer Cannabislegalisierung in Deutschland: Ein Update, Dezember 2021.

111 Haucap, Justus, Fritz, Daniel und Thorwarth, Susanne, Wettbewerb und Wettbewerbsverzerrungen am Messestandort Deutschland, Oktober 2021.
Erscheint in: List Forum für Finanz- und Wirtschaftspolitik.

110 Haucap, Justus, Glücksspielregulierung aus ordnungsökonomischer Perspektive, März 2021.
Erschienen in: O. Budzinski, J. Haucap, A. Stöhr und D. Wentzel (Hrsg.), Zur Ökonomik von Sport, Entertainment und Medien – Schnittstellen und Hintergründe, Schriften zu Ordnungsfragen der Wirtschaft 107, De Gruyter: Berlin 2021, S. 201-236.

109 Haucap, Justus, Mögliche Wohlfahrtswirkungen eines Einsatzes von Algorithmen, März 2021.
Preprint erscheint in: D. Zimmer (Hrsg.), Regulierung für Algorithmen und Künstliche Intelligenz, Nomos Verlag: Baden-Baden 2021.

108 Hüther, Michael und Südekum, Jens, How to Re-design German Fiscal Policy Rules after the COVID19 Pandemic, November 2020.

107 Haucap, Justus, Coppik, Jürgen und Heimeshoff, Ulrich, Eckpunkte der privatvertraglichen Ausgestaltung von National Roaming Vereinbarungen entsprechend den 5G-Frequenznutzungsbestimmungen, September 2020.

106 Haucap, Justus, Wirtschaftswissenschaftliche Politikberatung in Deutschland: Stärken, Schwächen, Optimierungspotenziale, August 2020.
Erschienen in: D. Loerwald (Hrsg.), Ökonomische Erkenntnisse verständlich vermitteln: Herausforderungen für Wirtschaftswissenschaften und ökonomische Bildung, Springer Verlag: Wiesbaden 2021, S. 45-78.

105 Frondel, Manuel und Thomas, Tobias, Dekarbonisierung bis zum Jahr 2050? Klimapolitische Maßnahmen und Energieprognosen für Deutschland, Österreich und die Schweiz, Mai 2020.
Erschienen in: Zeitschrift für Energiewirtschaft, 44 (2020), S. 195-221.

104 Thomas, Tobias, Zur Rolle der Medien in der Demokratie, April 2020.
Erschienen in: M. Leschke, N. Otter (Hrsg.), Wachstum, Entwicklung, Stabilität - Governanceprobleme und Lösungen, Schriften zu Ordnungsfragen der Wirtschaft, De Gruyter: Berlin, Boston 2020, S. 179-205.

103 Hüther, Michael und Südekum, Jens, Die Schuldenbremse – eine falsche Fiskalregel am falschen Platz, Oktober 2019.
Erschienen in: Perspektiven der Wirtschaftspolitik, 20 (2020), S. 284-291 unter dem Titel "Contra Schuldenbremse - eine falsche Fiskalregel am falschen Platz".

102 Budzinski, Oliver und Haucap, Justus, Kartellrecht und Ökonomik: Institutions matter!, September 2019.
Erschienen in: J. Haucap und O. Budzinski (Hrsg.), Recht und Ökonomie, Nomos-Verlag: Baden-Baden 2020, S. 331-361.

101 Steinbach, Armin und Valta, Matthias, CO_2-orientierte Bepreisung der Energieträger – Handlungsoptionen, Kompensationsmöglichkeiten und ihre rechtlichen Rahmenbedingungen, August 2019.

100 Schwarzbauer, Wolfgang, Thomas, Tobias und Wagner, Gert.G., Eine Netzwerkanalyse von Ökonomen und Wissenschaftlern anderer Disziplinen auf Basis eines Surveys unter Abgeordneten und Ministerialbeamten, April 2019.
Erschienen in: Wirtschaftsdienst, 99 (2019), S. 278-285.

99 Haucap, Justus und Coenen, Michael, Wettbewerbsökonomische Überlegungen zu den Regelungen zu medizinischen Versorgungszentren im TSVG, Dezember 2018.

98 Strohner, Ludwig, Berger, Johannes und Thomas, Tobias, Sekt oder Selters? Ökonomische Folgen der Reformzurückhaltung bei der Beendigung des Solidaritätszuschlags, August 2018.
Erschienen in: Perspektiven der Wirtschaftspolitik, 19 (2019), S. 313-330.

97 Neyer, Ulrike, Die Unabhängigkeit der Europäischen Zentralbank, Juni 2018.
Erschienen in: Credit and Capital Markets (ehemals Kredit und Kapital), 52 (2019), S. 35-68 unter dem Titel „The Independence of the European Central Bank“.

96 Haucap, Justus, Big Data aus wettbewerbs- und ordnungspolitischer Perspektive, März 2018.
Erschienen in: K. Morik, und W. Krämer (Hrsg.), Daten – wem gehören sie, wer speichert sie, wer darf auf sie zugreifen?, Verlag Ferdinand Schöningh: Paderborn 2018, S. 95-142.

95 Haucap, Justus, Liberalisierung und Regulierung des Postmarktes: Gestern, heute und morgen, März 2018.
Erschienen in: B. Holznagel (Hrsg.), 20 Jahre Verantwortung für Netze: Bestandsaufnahme und Perspektiven, Festschrift Bundesnetzagentur, Verlag C.H. Beck: München 2018, S. 319-345.

94 Haucap, Justus und Kehder, Christiane, Welchen Ordnungsrahmen braucht die Sharing Economy?, Februar 2018.
Erschienen in: J. Dörr, N. Goldschmidt & F. Schorkopf (Hrsg.), Share Economy: Institutionelle Grundlagen und gesellschaftspolitische Rahmenbedingen, Mohr Siebeck: Tübingen 2018, S. 39-75.

93 Haucap, Justus und Loebert, Ina, Wettbewerbssituation auf dem Markt für Wetterdienstleistungen, Januar 2018.

92 Coppik, Jürgen, Auswirkungen einer allgemeinen Diensteanbieterverpflichtung im Mobilfunk, Dezember 2017.

91 Haucap, Justus, Heimeshoff, Ulrich, Kehder, Christiane, Odenkirchen, Johannes und Thorwarth, Susanne, Auswirkungen der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K): Änderungen im Anbieter- und Nachfragerverhalten, August 2017.
Erschienen in: Wirtschaftsdienst, 97 (2017), S. 721-726.

90 Haucap, Justus und Heimeshoff, Ulrich, Ordnungspolitik in der digitalen Welt, Juni 2017.
Erschienen in: J. Thieme & J. Haucap (Hrsg.), Wirtschaftspolitik im Wandel: Ordnungsdefizite und Lösungsansätze, De Gruyter Oldenbourg: Berlin 2018, S. 79-132.

Ältere Ordnungspolitische Perspektiven finden Sie hier:
https://ideas.repec.org/s/zbw/diceop.html

Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf

Düsseldorfer Institut für Wettbewerbsökonomie (DICE)

Universitätsstraße 1, 40225 Düsseldorf

ISSN 2190-992X (online)
ISBN 978-3-86304-720-7