LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN
18. Wahlperiode

Drucksache **18/21622**

06.10.2026

Antrag

der Fraktion der FDP

12 Uhr Regel für Tankstellen abschaffen – Nachhaltige Reformen der Kraftstoffbesteuerung anstoßen

I. Ausgangslage

Mit der seit dem 1. April 2026 geltenden 12-Uhr-Regel hat die Bundesregierung unmittelbar in die Preisbildung an deutschen Tankstellen eingegriffen. Kraftstoffpreise dürfen seitdem nur noch einmal täglich um 12 Uhr erhöht, aber jederzeit gesenkt werden. Die Bundesregierung wollte damit laut eigener Aussagen mehr Verlässlichkeit und Transparenz schaffen und preisbewusstes Tanken erleichtern.

Knapp sechs Monate später hält die Bundesregierung weiterhin an der Regel fest. Noch am 23. September 2026 erklärte das Bundeswirtschaftsministerium, es gebe „momentan […] keine Überlegungen“, sie abzuschaffen. Als positives Zwischenfazit verweist das Ministerium darauf, dass die Transparenz hergestellt und für Verbraucher besser erkennbar sei, wann sie günstig tanken könnten.[1]

Diese vereinfachte Bewertung steht jedoch im deutlichen Kontrast zu den inzwischen vorliegenden tiefergehenden Erkenntnissen aus Wissenschaft, Verbraucherschutz und Praxis. Eine gemeinsame Untersuchung des Leibniz-Zentrums für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) und des Düsseldorf Institute for Competition Economics (DICE) zeigt: Seit Einführung der 12-Uhr-Regel sind die Margen bei Superbenzin im Durchschnitt um rund sechs Cent je Liter gestiegen. Die Forscher kommen zu dem Ergebnis, dass das Maßnahmenpaket das Preisniveau bislang nicht gesenkt hat. Statt mehrerer günstiger Zeitfenster im Tagesverlauf konzentrieren sich niedrige Preise nun vor allem auf die Morgenstunden. Von mittags bis in den frühen Abend liegen die Preise systematisch höher.[2]

Auch aus wettbewerbsökonomischer Sicht bestehen erhebliche Zweifel. Das Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung warnt davor, dass die Vereinheitlichung des Zeitpunkts für Preiserhöhungen das Verhalten konkurrierender Anbieter vorhersehbarer macht. Dadurch kann stillschweigende Koordination erleichtert und der Wettbewerbsdruck verringert werden. Somit erzeugt die Bundesregierung mit ihrem Markteingriff das Gegenteil von dem,

[1] Bundesregierung: Regierungspressekonferenz vom 23. September 2026, abgerufen unter: https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/pressekonferenzen/regierungspressekonferenz-vom-23-september-2026-2453660 (letzter Zugriff: 25.09.2026).
[2] Justus Haucap et al: Predictable Prices, Higher Margins? Early Evidence on Germany’s 12 o’clock Fuel Regulation, April 2026, abgerufen unter: https://www.zew.de/fileadmin/FTP/gutachten/ZEW-DICE-Analysis-Predictable-Prices-Higher-Margins-April2026.pdf (letzter Zugriff: 25.09.2026).

Datum des Originals: 06.10.2026/Ausgegeben: 06.10.2026

was sie beabsichtigt hat. Anstatt den Kraftstoffmarkt transparenter zu machen, schwächt sie damit die wettbewerbliche Preisbildung.[3]

Der ADAC zieht ebenfalls eine negative Bilanz. Zwar seien Preiserhöhungen durch die Regel vorhersehbarer geworden, billiger sei das Tanken dadurch aber keineswegs. Stattdessen habe sich die Preisspreizung innerhalb eines Tages erheblich vergrößert. Bereits im Mai lagen zwischen dem teuersten und günstigsten Zeitpunkt eines durchschnittlichen Tages 14,6 Cent je Liter bei Super E10 und 18,4 Cent bei Diesel. Deshalb fordert auch der ADAC, die 12-Uhr-Regel zeitnah wieder zu beenden.[4]

Auch für viele Verbraucher ist der neue Preisverlauf wenig hilfreich. Die günstigsten Preise werden nun regelmäßig am späten Vormittag erreicht – zu einer Zeit, in der ein großer Teil der Berufstätigen gerade nicht flexibel tanken kann. Der Verbraucherzentrale Bundesverband kam bereits im Mai zu dem Ergebnis, dass die Regel bislang zu keiner spürbaren Entlastung geführt habe.[5]

Ablehnung kommt zugleich aus der Tankstellenbranche selbst. Bei einer Befragung des Bundesverbands Freier Tankstellen forderten 67,4 Prozent der teilnehmenden Unternehmen die vollständige Abschaffung, weitere 13,6 Prozent eine grundlegende Überarbeitung. Gleichzeitig berichtete eine große Mehrheit von einer künstlichen Nachfragespitze unmittelbar vor 12 Uhr und deutlich geringeren Absätzen danach.[6]

Diese Gesamtlage zeigt, dass die 12 Uhr Regelung ein gänzlich ungeeignetes Instrument ist und inzwischen auch allgemein als solches erkannt wird. Eine Entlastung der Autofahrer ist daraus nicht entstanden. Stattdessen zeigen die bisherigen Untersuchungen höhere Benzinmargen, stärkere Preisunterschiede innerhalb eines Tages, eine Konzentration günstiger Tankmöglichkeiten auf den Vormittag sowie negative Auswirkungen auf den Wettbewerb. Entsprechend lehnen Wissenschaft, Verbrauchervertreter, ADAC und große Teile der freien Tankstellenbranche die Regel eindeutig ab.

Es gibt deshalb keinen Grund, mit Konsequenzen bis zur gesetzlich vorgesehenen Evaluation nach einem Jahr zu warten. Der Gesetzgeber hat für diesen Fall selbst vorgesorgt: Nach § 2 Absatz 2 des Kraftstoffpreisanpassungsgesetzes kann die Bundesregierung die Pflicht zur einmaligen Preiserhöhung durch Rechtsverordnung aussetzen. Bundestag und Bundesrat müssen einer solchen Verordnung zustimmen. Eine kurzfristige Korrektur ist damit bereits auf Grundlage des geltenden Rechts möglich.

---

[3] Ellen Österlein und Martin Wietschel: Kurzstudie Maßnahmen gegen hohe Kraftstoffpreise - Lektionen aus der Ölkrise 2026, 17.09.2026, abgerufen unter: https://energiesysteme-zukunft.de/fileadmin/user_upload/Publikationen/PDFs/Kurzstudie_OElkrise_2026_Fraunhofer_ISI/Kurzstudie_Massnahmen_gegen_hohe_Kraftstoffpreise_-_Lektionen_aus_der_OElkrise_2026.pdf (letzter Zugriff: 25.09.2026).

[4] ADAC: Maßnahmen zur Entlastung weiterentwickeln, 23.09.2026, abgerufen unter: https://presse.adac.de/meldungen/adac-ev/verkehr/massnahmen-zur-entlastung-weiterentwickeln.html (letzter Zugriff: 25.09.2026).

[5] Verbraucherzentrale Bundesverband: Koalitionsausschuss: Wirksame Entlastung nur im Gesamtpaket, 12.05.2026, abgerufen unter: https://www.vzbv.de/pressemitteilungen/koalitionsausschuss-wirksame-entlastung-nur-im-gesamtpaket (letzter Zugriff: 25.09.2026).

[6] BFT: bft-Umfrage: Klare Mehrheit fordert Aus für die 12-Uhr-Regelung, 14.08.2026, abgerufen unter: https://www.bft.de/aktuelles-presse/pressebereich/bft-umfrage-klare-mehrheit-fordert-aus-fuer-die-12-uhr-regelung (letzter Zugriff: 25.09.2026).

Schleswig-Holstein hat bereits die Initiative ergriffen und sich im Bundesrat für die Abschaffung der 12-Uhr-Regel eingesetzt.[7] In seiner 1068. Plenarsitzung am 25. September 2026 hat der Bundesrat im Rahmen der unter TOP 55 beratenen 12. GWB-Novelle bereits mehrheitlich Ziffer 7 der Ausschussempfehlungen zugestimmt. Darin heißt es: „Nach Ansicht des Bundesrates ist vor diesem Hintergrund zugleich die […] Regelung, wonach die Verkaufspreise für Kraftstoffe nur einmal pro Kalendertag um 12 Uhr erhöht werden dürfen, aufzuheben." Damit hat die Forderung nach einer Abschaffung der 12-Uhr-Regel ihre Mehrheitsfähigkeit im Bundesrat bereits unter Beweis gestellt. Nordrhein-Westfalen ist nun als größtes Bundesland gefordert, gemeinsam mit den Ländern, die dieses Anliegen unterstützen, mit einer eigenständigen Bundesratsinitiative auf eine zügige Aufhebung der Regelung hinzuwirken.

Die Abschaffung dieses ungeeigneten Eingriffs allein wird allerdings nicht ausreichen, um Kraftstoff dauerhaft bezahlbarer zu machen. Entscheidend ist vielmehr, welche Belastungen den Preis eines Liters Benzin oder Diesel bestimmen und wie wieder stärker auf Wettbewerb und marktwirtschaftliche Preisbildung gesetzt werden kann.

Zu einer marktwirtschaftlichen Preisbildung gehört ein funktionierender Wettbewerb. Statt Preise staatlich vorzugeben, müssen mögliche Wettbewerbsbeschränkungen und missbräuchliche Verhaltensweisen wirksam verfolgt werden. Das Bundeskartellamt und insbesondere die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe sollten deshalb so aufgestellt sein, dass sie Preisentwicklungen und Wettbewerbsstrukturen auf dem Kraftstoffmarkt umfassend analysieren und möglichen Wettbewerbsproblemen konsequent durchgreifen können.

Die aktuell hohen Kraftstoffpreise sind auch Folge einer realen Knappheitssituation infolge des Iran-Krieges und der Verwerfungen auf den internationalen Energiemärkten. Preissteigerungen sind in einer solchen Situation zunächst ein marktwirtschaftliches Knappheitssignal. Wer bei jedem Preisanstieg unmittelbar staatliche Eingriffe in die Preisbildung fordert, droht diese Lenkungsfunktion außer Kraft zu setzen. Insbesondere Preisdeckel können das Verhältnis von Angebot und Nachfrage zusätzlich verzerren und im schlechtesten Fall tatsächliche Versorgungsengpässe begünstigen.

Gleichzeitig wird der Preis an der Zapfsäule in erheblichem Umfang staatlich mitbestimmt. Bei Benzin besteht mehr als die Hälfte des Endpreises aus Steuern und Abgaben, bei Diesel deutlich über ein Drittel. Deshalb sollte die Debatte langfristig weniger um Eingriffe in die Marktpreisbildung, sondern stärker um die staatlichen Preisbestandteile geführt werden. Der größte feste Steuerblock ist die Energiesteuer mit regulär 65,45 Cent je Liter Benzin beziehungsweise 47,04 Cent je Liter Diesel. Anders als die CO_2-Bepreisung ist sie nicht unmittelbar an ein Emissionsziel gekoppelt, eine dauerhafte Absenkung sollte daher Gegenstand weiterer Reformüberlegungen sein. Auch die Umsatzsteuer verstärkt Preissprünge automatisch, weil sie prozentual auf den steigenden Endpreis erhoben wird. Mit anderen Worten: Der Staat verdient an den Preissteigerungen mit. Perspektivisch sollte deshalb auch die steuerliche Behandlung von Kraftstoffen auf europäischer Ebene überprüft werden. Davon zu unterscheiden ist die CO_2-Bepreisung: Sie ist als Emissionshandel bewusst auf eine Lenkungswirkung ausgelegt und soll die Klimawirkung fossiler Kraftstoffe über den Preis abbilden. Davon zu unterscheiden ist die CO_2-Bepreisung, die als marktwirtschaftliches Klimaschutzinstrument eine eigene Funktion erfüllt.

[7] Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein: Madsen will 12-Uhr-Tankregel wieder abschaffen, 23.09.2026, abgerufen unter: https://wimi-kiel.com/2026/09/23/madsen-will-12-uhr-regel-uber-den-bundesrat-abschaffen/ (letzter Zugriff: 25.09.2026).

II. Beschlussfassung

Der Landtag stellt fest:

- Die 12-Uhr-Regel hat die mit ihr verbundenen Erwartungen nicht erfüllt, sie hat im Gegenteil zu höheren Benzinmargen, größere Preisspreizungen im Tagesverlauf und negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb geführt.
- Eine kurzfristige Aussetzung der 12-Uhr-Regel ist bereits nach geltendem Recht möglich und sollte möglichst schnell umgesetzt werden.
- Langfristige marktwirtschaftliche Antworten auf hohe Kraftstoffpreise müssen die Lenkungsfunktion von Marktpreisen erhalten und zugleich die staatlich bestimmten Preisbestandteile stärker in den Blick nehmen.

Der Landtag beauftragt die Landesregierung,

- sich auf Bundesebene für eine umgehende Abschaffung der 12-Uhr-Regel für Kraftstoffpreise einzusetzen und eine entsprechende Initiative im Bundesrat selbst einzubringen,
- sich auf Bundesebene für eine personelle, technische und rechtliche Stärkung des Bundeskartellamtes einzusetzen,
- sich auf Bundes- und europäischer Ebene für eine grundlegende Reform der Kraftstoffbesteuerung einzusetzen, die staatliche Preisbestandteile reduziert, marktwirtschaftliche Preissignale erhält und die CO_2-Bepreisung als Lenkungsinstrument des Emissionshandels davon klar abgrenzt.

Henning Höne
Marcel Hafke
Dietmar Brockes

und Fraktion