



Wirtschaftliche Auswirkungen des Iran-Krieges auf die deutsche Transport- und Logistikwirtschaft

Task Force - Sitzung CDU/CSU- und SPD-Bundestagsfraktionen , 22. Mai 2026

1. Aktueller Lagebericht

- Nach extremen Preisspitzen im März (Diesel zeitweise über 2,20 €/l) hat sich Preisniveau zuletzt marktbedingt und durch Energiesteuerrabatt etwas entspannt, bleibt aber über Vorkrisenniveau und sehr volatil. Hohe Volatilität am Ölmarkt durch Internationalen Energieagentur (IEA) bestätigt – Lage bleibt ernst!
- Ergebnisse einer BGL-Blitzumfrage:
 - Situation hat sich zwar leicht entspannt, wird aber ganz überwiegend weiterhin als problematisch bewertet
 - Hauptprobleme: Absolute Höhe des Preises, Wettbewerbsnachteile gegenüber ausländischen Transportdienstleistern (v.a. MOE), Preisweitergabe schwierig
 - Lösungen: Aufhebung CO₂-Doppelbelastung und Einführung Gewerbediesel
- Aktuelle Situation ist keine Versorgungskrise, sondern eine Wirtschaftlichkeitskrise des Straßengüterverkehrs – und damit eine unmittelbare Gefahr für die Stabilität der Lieferketten, die zu 85 % vom Straßentransport abhängen.

2. Hintergrund für Probleme in den Unternehmen

- Kraftstoffkosten = rd. 1/3 der Gesamtkosten in Transportunternehmen -> Erhöhung von zeitweise bis zu 28 % beim Diesel = rd. 9 % Gesamtkostenanstieg
- geringe Gewinnmarge im Güterkraftverkehrsgewerbe (0,1% bis 3 %)
- Dieselpreisanstieg um bis zu 60 Cent/l = bei 50 Lkw ca. 1.080.000 € Mehrkosten p.a.
- Preisdifferenz zu Hauptkonkurrent Polen = ca. 30 Cent/l = bei 50 Lkw 540.000 € p.a.
- sprunghafte Kostensteigerungen innerhalb weniger Tage sind besonders problematisch und können nicht weitergegeben werden -> akute Liquiditätsgefahr
- Preisgleitklauseln (sog. Dieselfloater) wirken zeitverzögert im Nachhinein, kleinere Unternehmen können überhaupt keine Floater durchsetzen

3. Wettbewerbsungleichheit im EU-Vergleich

- schärfste Wettbewerber deutscher Transportunternehmen in MOE-Staaten, v.a. Polen, Tschechien, Slowenien, Ungarn, Litauen – Grund: Sozialdumping und illegale Praktiken ohne hinreichende Kontrollen bei Transporten in Deutschland
- aktuelle Dieselpreise und staatliche Stützungsmaßnahmen in anderen EU-Ländern:

- Polen 1,61 €: Täglich festgelegte staatliche Preisobergrenze, Mehrwertsteuerreduktion (23% -> 8%), Energiesteuerreduktion um 6,7 Cent/l)
 - Tschechien 1,72 €: Energiesteuerreduktion um 10 Cent/l, Gewinnmarge beim Verkauf von Treibstoffen gesetzlich auf 10 Cent/l gedeckelt.
 - Slowenien 1,74 €: staatlicher Preisdeckel
- EU hat Beihilferegeln flexibilisiert -> Mitgliedstaaten dürfen gezielt unterstützen (Kompensation von bis zu 70 % der krisenbedingten Mehrkosten für Kraftstoff)

4. Extrem hohe staatliche Abgabenlast in Deutschland

- hohe staatliche Abgabenlast in Deutschland schwächt Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen im Vergleich zu anderen EU-Ländern, v.a. MOE:
- CO₂-Abgabe auf Diesel (BEHG 2026): 55–65 €/t CO₂ → 17,3–20,5 ct/l Diesel
 - Energiesteuer: 47,04 ct/l Diesel (derzeit temporär abgesenkt 32–33 ct/l)
 - Lkw-Maut (Standardfahrzeug, Euro VI, > 18 t): 34,8 ct/km, davon 15,8 ct/km CO₂-Aufschlag
- Fazit: Staatliche Fix-Kostenblöcke belasten die Branche bereits so stark, dass Transportunternehmen kaum Spielraum haben. Explodierende Dieselpreise schlagen deshalb in Deutschland besonders heftig durch.

5. Versorgungslage Diesel

- Bislang keine physischen Engpässe bei Verfügbarkeit von Diesel oder auch AdBlue® erkennbar; Problem ist v.a. ein Preis- und Kostenproblem. Dennoch Ölmarkt nach IEA-Bericht bis ins vierte Quartal 2026 hinein stark unterversorgt.

6. Forderungen an die Politik

- **Preissprung für Gewerbe muss nach Auslaufen des Energiesteuerrabatts dringend verhindert werden, ansonsten droht politisch ausgelöster Kostenschock!**
- **Empfehlung einer Anschlusslösung durch Aufhebung der CO₂-Doppelbelastung:** Doppelte CO₂-Bepreisung bei Kraftstoff (ca 17-20 Cent/l gemäß BEHG) und Maut ist europaweit einzigartig, Aufhebung politisch seit langem versprochen (u.a. im Koalitionsvertrag). Umsetzung z.B. über Lkw-Diesel an separater Lkw-Zapfsäule oder Rückerstattungsverfahren über BALM (ähnlich wie Gewerbediesel in FR, BE, IT, ES). Wichtig: KEINE Maut-Reduktion, da dann auch MOE-Wettbewerber profitieren!
- **Einführung eines Gewerbediesels im Rahmen der EU-Beihilferegeln:** Energiesteuerrabatt für gewerblichen genutzten Diesel in großen EU-Mitgliedstaaten Standardinstrument zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit - FR = 14-17 Cent/l, BE = 20 Cent/l, IT = 7-27 Cent/l. ES = 20 Cent/l. Dies sollte Deutschland ebenfalls nutzen.
- **Kurzfristige Liquiditätssicherungsmaßnahmen:** Um Zahlungszielrisiken bei Preissprüngen abzufangen, unbürokratische zinsgünstige Liquiditätsdarlehen.
- **Ergänzende tägliche amtliche Diesel-Referenz** für tagesaktuelle Dieselfloater neben den monatlichen und wöchentlichen amtlichen Statistiken des Statistischen Bundesamtes und der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe.