Preisentwicklung von Kraftstoffen im Kontext des Erneuerbaren-Energien-Gesetzes Verkehr

Kurzstudie zur Abschätzung der Verbraucherpreise 2027 bis 2035

Bericht

Verfasst von: **Bernhard Wlcek, Lukas Zwieb, Paul Butschbacher, Christian Furtwängler, Österreichische Energieagentur**

Beauftragt von: **Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur**

Ort, Datum: **Wien, 09.11.2026**

Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

Impressum

Herausgeberin: Österreichische Energieagentur – Austrian Energy Agency, ZVR 914305190

Mariahilfer Straße 136, 1150 Wien
+43 1 586 15 24, office@energyagency.at, energyagency.at
Für den Inhalt verantwortlich: DI Franz Angerer | Gesamtleitung: Bernhard Wlcek
Herstellerin: Österreichische Energieagentur – Austrian Energy Agency | Verlagsort und Herstellungsort: Wien

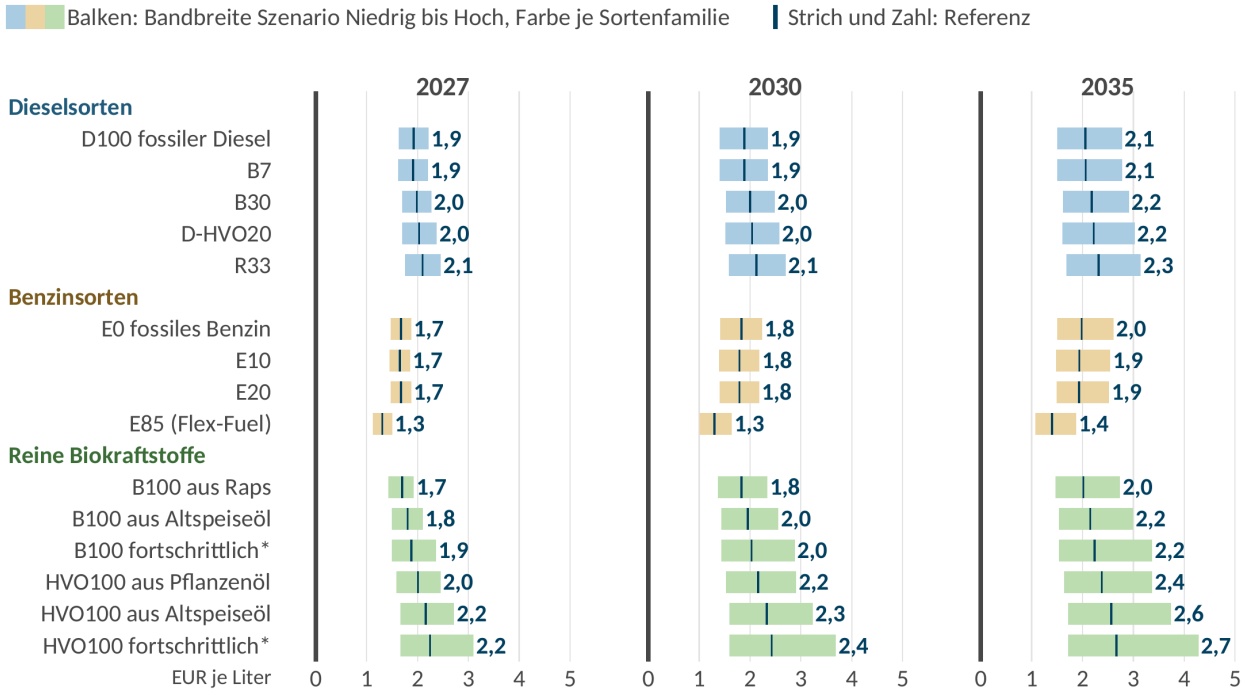
Nachdruck nur auszugsweise und mit genauer Quellenangabe gestattet.
Die Österreichische Energieagentur hat die Inhalte der vorliegenden Publikation mit größter Sorgfalt recherchiert und dokumentiert. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte können wir jedoch keine Gewähr übernehmen.

Executive Summary

Die Kurzstudie schätzt für 2027 bis 2035 die Verbraucherpreise der vom BMIMI vorgegebenen Kraftstoffsorten und von Ladestrom in Österreich als Referenzpfad mit den Szenarien Niedrig und Hoch. Ausgangspunkt ist die Markterwartung zum Stichtag 12. Oktober 2026, abgelesen an den Terminkontrakten im Mittel der 20 Handelstage bis zu diesem Tag. Danach gehen die Preiserwartungen auf publizierte Langfristpfade über. Jede Kraftstoffsorte wird aus dem Großhandelspreis ihrer Komponenten (Produktpreis), der Handelsspanne, den CO_2-Kosten und den Steuern zusammengesetzt, Ladestrom aus dem Großhandelspreis und den Tarifbestandteilen.

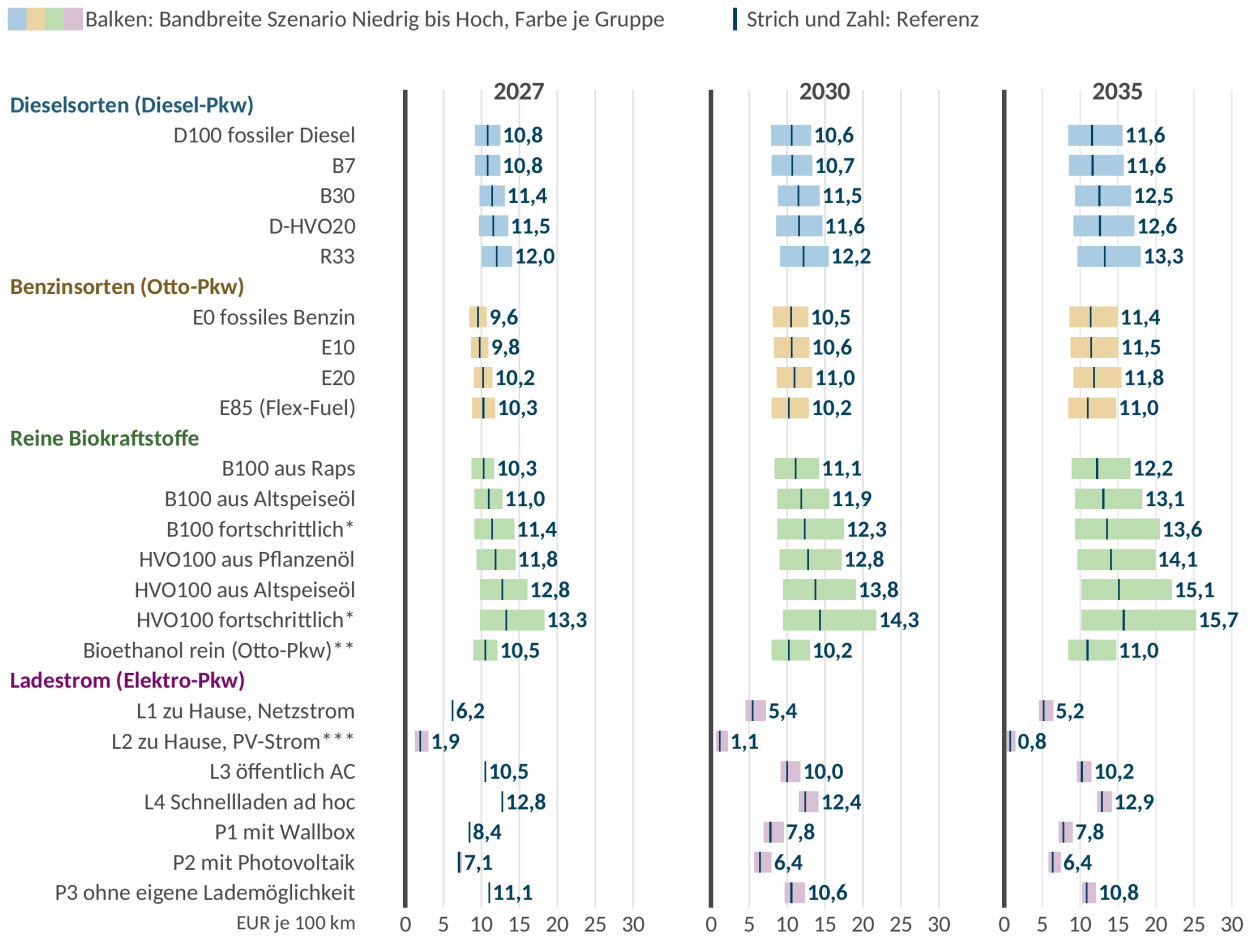
Ergebnis in Kürze: Kraftstoffe werden in der Referenz bis 2030 nominal kaum teurer und inflationsbereinigt etwas billiger. Bis 2035 steigen die Preise nominal leicht, und dieser Anstieg ist überwiegend Inflation. Die Szenarien reichen nach oben weiter als nach unten. Ein Preisrisiko besteht daher vor allem nach oben. Laden zu Hause bleibt je 100 km deutlich günstiger als Tanken, öffentliches Schnellladen ad hoc ist in der Referenz teurer (Abbildung 2).

Abbildung 1: Bandbreite aller Sorten 2027, 2030 und 2035: Szenario Niedrig bis Hoch und Referenz (EUR je Liter, nominal, einschließlich Steuern)



Quelle: AEA-Berechnung; * Rahmenabschätzung ohne Marktnotierung für in Österreich anrechenbare Ware

Abbildung 2: Kosten der Fahrleistung 2027, 2030 und 2035: Kosten je 100 km nach Sorte und Ladeprofil, Bandbreite der Szenarien und Referenz (EUR, nominal, einschließlich Steuern)



Quelle: AEA-Berechnung; typische Neuwagen nach Typprüfwert (Kap. 5.10); * Rahmenabschätzung ohne Marktnotierung für in Österreich anrechenbare Ware; ** nicht im Kraftstoffkatalog, rechnerisch mit dem Energiebedarf des Otto-Pkw; *** nur entgangener Erlös der Einspeisung, ohne Netzentgelt, Abgaben und Umsatzsteuer; Kosten je 100 km aus ungerundeten Preisen gerechnet, deshalb können sie sich unterscheiden, wo gerundete Preise je Liter gleich erscheinen (z. B. D100 2027 und 2030)

Ergebnisse für Kraftstoffe im Einzelnen:

- **Referenzszenario:** Alle Preise sind Verbraucherpreise einschließlich Steuern und Abgaben (Bruttopreise). Diesel B7 kostet schon 2027 rund 1,9 EUR je Liter und damit so viel wie 2030, weil die Markterwartung am Stichtag in eine Phase hoher Rohöl- und Dieselpreise fällt. 2035 sind es 2,1 EUR. Benzin E10 steigt von 1,7 EUR 2027 über 1,8 EUR 2030 auf 1,9 EUR 2035. Inflationsbereinigt, also mit 2 % Inflation je Jahr auf Preise 2026 zurückgerechnet, sinkt B7 bis 2035 auf 1,7 EUR, E10 bleibt bei rund 1,6 EUR. Diesen Rückgang tragen wesentlich die nominal gleichbleibenden Mineralölsteuersätze und das hohe Ausgangsjahr 2027.
- **Bandbreite:** 2035 liegt B7 zwischen 1,5 und 2,8 EUR je Liter. Sie ist nach oben weiter als nach unten, weil Rohöl im Szenario Hoch weiter vom zentralen Pfad (dem Referenzpfad aus der Markterwartung am Stichtag und den publizierten Langfristpfaden) abweicht als im Szenario Niedrig: Brent kostet 2035 in Preisen 2025 rund 124 bzw. 42 USD je Barrel, in der Referenz 77 USD.

- **Reine Biokraftstoffe:** B100 aus Raps kostet 2030 1,8 EUR je Liter und damit etwa so viel wie B7: Sein Produktpreis ist höher, dafür trägt er weder Mineralölsteuer noch CO_2-Kosten. Wie stark der Preis eines Biokraftstoffs mit dem CO_2-Preis steigt, ist offen, für B100 macht das 2030 −9 bis +9 ct je Liter aus (Kap. 5.5). HVO100 aus Altspeiseöl kostet 2030 2,3 EUR je Liter. Für B100 und HVO100 aus fortschrittlichen Rohstoffen gibt es keine Marktnotierung für in Österreich anrechenbare Ware, sie sind mit größerer Bandbreite abgeschätzt und weniger belastbar (Kap. 1.2). Je 100 km sind beide teurer als B7. Preise je Liter sind zwischen Sorten mit unterschiedlichem Energieinhalt nur mit Vorsicht vergleichbar: Der Abstand von Bioethanol rein zu B7 beträgt 2030 je Liter −0,7 EUR, je 100 km nur −0,5 EUR (Kap. 3.1).
- **Krisen:** Eine Energiepreiskrise wie 2022 bzw. eine Ölpreiskrise wie 2026 hebt B7 im Jahr 2030 um 40 bzw. 35 ct je Liter, die Beimischung von Biokraftstoffen dämpfte den Anstieg im Großhandel im Frühjahr 2026 um 2 ct (Kap. 4). Die Szenarien bilden keine solchen Krisenjahre nach, sondern Pfade über mehrere Jahre.

Anders als bei Kraftstoffen hängt der Preis von Ladestrom stark davon ab, wo und wie geladen wird (vier Ladekategorien und drei Ladeprofile, Kap. 1.2). Laden zu Hause mit Netzstrom kostet 2030 in der Referenz 33 ct je kWh, öffentliches Schnellladen ad hoc 75 ct. Die Unterschiede zwischen den Ladekategorien sind damit größer als die zwischen den Szenarien. Öffentliches Laden ist dabei mit Ad-hoc-Preisen gerechnet, auf die nach einer Befragung im Auftrag der E-Control nur rund 13 % der öffentlichen Ladevorgänge entfallen. Die meist genutzten Vertrags- und Abo-Tarife sind nicht Teil der Studie und können deutlich unter den Ad-hoc-Preisen liegen. Mit Wallbox (P1) zahlt man 2030 7,8 EUR je 100 km, mit Diesel B7 10,7 EUR, ohne eigene Lademöglichkeit (P3) etwa so viel wie mit B7 oder E10. Ein Haushalt mit Wallbox spart 2030 gegenüber einem Pkw mit Verbrennungsmotor 340 EUR im Jahr. Bis Juni 2026 blieb das Laden mit Netzstrom in der Ölpreiskrise praktisch gleich teuer, danach stieg auch der Strompreis deutlich. In einer Krise wie 2022 steigen die Kosten des Ladens stärker als die des Tankens (Kap. 4.2).

Kosten der Zielerfüllung nach dem EEG-V und Erlöse aus der Anrechnung, die den Preis reiner Biokraftstoffe senken können, sind in den Preisen nicht enthalten (Kap. 1.1). Für den CO_2-Preis ab 2028 folgt die Referenz der Annahme der österreichischen Klimaprojektionen (117 EUR je Tonne 2030), die über den derzeitigen Börsennotierungen liegt. Der Preis im ETS 2 bildet sich erst am Markt (Kap. 5.8). Die Preise der Sorten aus Abfällen und fortschrittlichen Rohstoffen sind tendenziell Untergrenzen. Krisen, die nur den Agrarmarkt treffen, sind nicht abgebildet (Kap. 5.11).

Inhalt

1 Einleitung 9
1.1 Preisbegriff und Abgrenzung 10
1.2 Kraftstoffkatalog und Ladestrom 11
1.3 Bestandteile des Preises 12

2 Ergebnisse: Kraftstoffe 2027 bis 2035 13

3 Ergebnisse: Ladestrom 21
3.1 Kosten je 100 km 24

4 Krisen und preisdämpfende Effekte 27
4.1 Internationale Krisen 27
4.2 Exkurs: Preisdämpfende Effekte 28

5 Methodik 31
5.1 Aufbau des Preises 31
5.2 Datenbasis und Stichtag 32
5.3 Markterwartung und Langfristpfade 33
5.4 Szenarien 34
5.5 Biokraftstoffe 35
5.6 Handelsspanne 36
5.7 Steuern und Pflichtnotstandsreserve 37
5.8 CO_2-Preis 38
5.9 Ladestrom 39
5.10 Energieinhalt, Verbrauch und Bezugsgrößen 40
5.11 Preisbildende Kräfte 41
5.12 Grenzen der Aussagen 44

Literaturverzeichnis 45

Hilfsmittelverzeichnis 48

Abbildungsverzeichnis 48

Tabellenverzeichnis 49

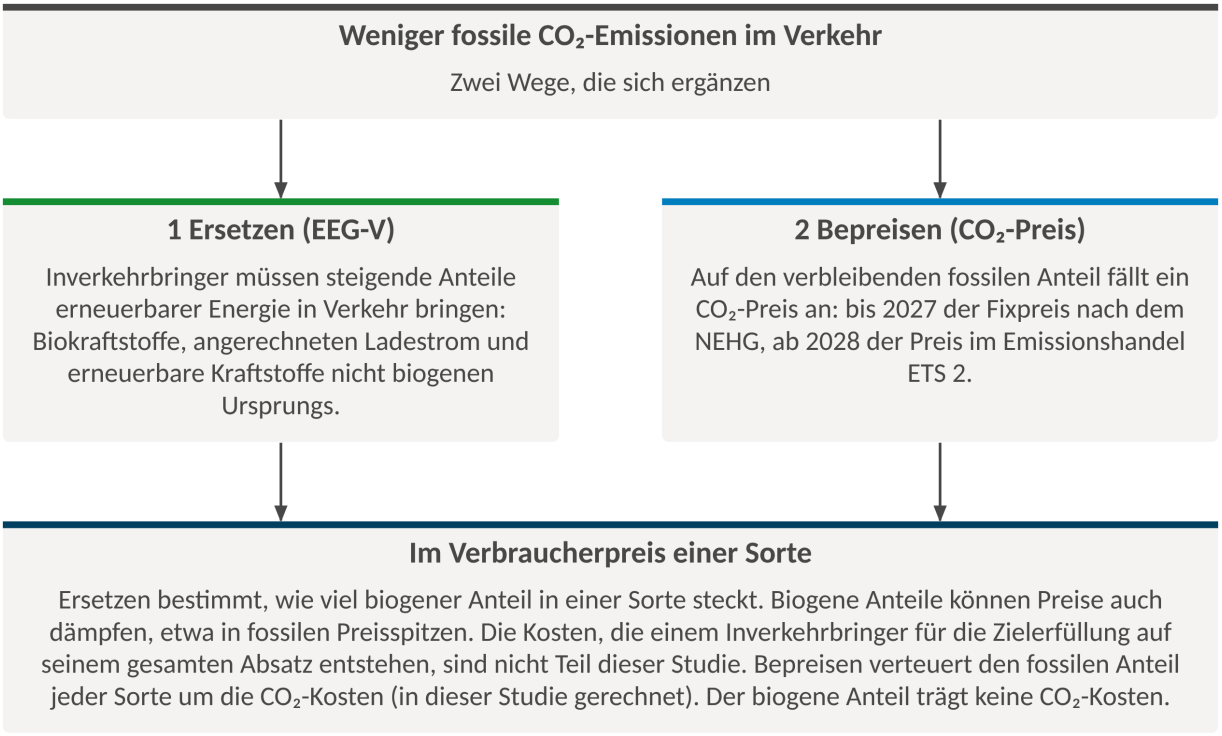
Abkürzungsverzeichnis 51

1 Einleitung

Mit dem Erneuerbaren-Energien-Gesetz Verkehr (EEG-V) setzt Österreich die Vorgaben der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III) für den Verkehr um. Es soll an die Stelle der Kraftstoffverordnung 2012 treten und verlangt von den Inverkehrbringern steigende Anteile erneuerbarer Energie, darunter Unterziele für fortschrittliche Biokraftstoffe und erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (RFNBO). Zugleich ändert sich das CO_2-Preisregime für fossile Kraftstoffe: Auf den nationalen Fixpreis nach dem Nationalen Emissionszertifikatehandelsgesetz (NEHG) folgt ab 2028 der europäische Emissionshandel für Gebäude und Verkehr (ETS 2).

Das EEG-V und der CO_2-Preis verfolgen dasselbe Ziel auf zwei Wegen (Abbildung 3): Das EEG-V ersetzt fossile durch erneuerbare Energieträger (Quoten), der CO_2-Preis verteuert die fossilen Emissionen, die verbleiben. Die Studie bildet beide Wege im Verbraucherpreis jeder Kraftstoffsorte (kurz Sorte) ab, also jedes Kraftstoffs mit festgelegter Zusammensetzung wie Diesel B7 (Tabelle 1): das Ersetzen über den biogenen Anteil der Sorte und das Bepreisen über die CO_2-Kosten auf ihren fossilen Anteil. Der biogene Anteil kann Preisentwicklungen auch dämpfen, etwa in fossilen Preisspitzen (Kap. 4.2). Nicht Teil der Studie sind die Kosten der Zielerfüllung, die ein Inverkehrbringer für seinen gesamten Absatz trägt (Kap. 1.1).

Abbildung 3: Zwei Wege zu weniger fossilen CO_2-Emissionen im Verkehr: Ersetzen nach dem EEG-V und Bepreisen über den CO_2-Preis



Quelle: AEA; schematisch

Vor diesem Hintergrund schätzt die Kurzstudie für 2027 bis 2035 die Verbraucherpreise eines vorgegebenen Katalogs von Kraftstoffsorten und von Ladestrom ab, jeweils als Referenzpfad mit den Szenarien Niedrig und Hoch. Sie zeigt, aus welchen Bestandteilen sich die Preise zusammensetzen, und vergleicht die Sorten je Liter, je Energieeinheit und je 100 km. Dieses Kapitel legt fest, welcher Preis ausgewiesen wird und welche Sorten betrachtet werden. Kap. 2 zeigt die Ergebnisse für Kraftstoffe, Kap. 3 jene für Ladestrom. Kap. 4 zeigt die Wirkung internationaler Krisen und preisdämpfende Effekte. Kap. 5 beschreibt danach, wie die Preise gerechnet wurden.

1.1 Preisbegriff und Abgrenzung

Ausgewiesen wird der Verbraucherpreis, also der durchschnittliche Preis einer bestimmten Kraftstoffsorte an einer öffentlichen Tankstelle in Österreich, als Jahresmittel in Euro einschließlich aller Steuern und Abgaben. Für Ladestrom gilt der Preis je kWh einschließlich aller Steuern und Abgaben: beim Laden zu Hause der Haushaltstarif für die zusätzlich geladene Strommenge bzw. der Wert des eigenen PV-Stroms, beim öffentlichen Laden der Ad-hoc-Preis am Ladepunkt (Kap. 5.9). Alle Ergebnisse sind nominal. Für Diesel B7 und Benzin E10 nennt die Studie zusätzlich inflationsbereinigte Werte, also mit der angenommenen Inflation von 2 % je Jahr auf das Preisniveau 2026 zurückgerechnet (Kap. 5.4). Die Ergebnisse sind bewusst gerundet, damit sie keine Genauigkeit vorgeben, die eine Abschätzung bis 2035 nicht hat: Preise je Liter und Kosten je 100 km auf 10 Cent, Ladestrom und Preisbestandteile auf ganze Cent, Beträge je Jahr auf 10 Euro.

Die Preise an Tankstellen und öffentlichen Ladepunkten gelten für alle Kund:innen, private wie gewerbliche. Ausgewiesen werden sie einschließlich Umsatzsteuer, beim Laden zu Hause für private Haushalte. Ob Unternehmen die Umsatzsteuer als Vorsteuer abziehen können, hängt vom Fahrzeug ab: für Lkw, Fiskal-Lkw, Kleinbusse und Elektro-Pkw ja (bei Elektro-Pkw mit Anschaffungskosten über 80.000 EUR nicht), für Pkw mit Verbrennungsmotor samt Treibstoff nein (Wirtschaftskammer Österreich 2026). Wer sie abziehen kann, erhält sie zurück und zahlt daher um ein Sechstel weniger als den ausgewiesenen Preis. Eigene Konditionen von Großabnehmern und Flotten, gewerbliche Stromtarife und das Laden von Lkw und Bussen im Depot sind nicht Gegenstand der Studie.

Kosten der Zielerfüllung nach dem EEG-V (Compliance-Kosten) sind in den ausgewiesenen Preisen nicht enthalten. Sie fallen bei einem Inverkehrbringer für seinen gesamten Absatz an, und er legt sie auf alle Sorten um, die er verkauft. Ihre Höhe und ihre Verteilung auf die Sorten lassen sich nur im Gesamtsystem aller Erfüllungsoptionen bestimmen. Die Preise dieser Studie sind dafür eine Grundlage. Die gesamte Wirkung des EEG-V auf die Verbraucherpreise und seinen Netto-Effekt zeigen sie für sich allein nicht. Ebenfalls Gegenstand möglicher weiterführender Betrachtungen sind Erfüllungsmix, Ausgleichsbeträge, handelbare Stromanrechnungen, Mengenbilanzen der Rohstoffe nach Anhang IX der RED III, Verteilungswirkungen sowie der Hochlauf der Elektroautos und die Anrechnung von Ladestrom auf die Ziele des EEG-V.

1.2 Kraftstoffkatalog und Ladestrom

Für die biogenen Anteile der Mischsorten gilt ein fester Rohstoffmix nach den 2024 in Österreich in Verkehr gebrachten Mengen (BMIMI 2025): FAME zu 65 / 35 % aus Raps und Altspeiseöl, HVO zu 19 / 81 % aus Pflanzenöl und Altspeiseöl. Beim HVO ist der Anteil aus Palmöl-Reststoffen herausgerechnet, weil Palmöl-Reststoffe nach den Plänen für das EEG-V nicht anrechenbar sein sollen. Für B100-F und HVO100-F gibt es keine Marktnotierung für palmölfreie, in Österreich anrechenbare Ware. Sie werden daher mit größerer Bandbreite abgeschätzt und sind im Vergleich weniger belastbar. Reines Bioethanol ist nicht Teil des Katalogs, sein Verbraucherpreis ergibt sich aber aus der Rechnung der Komponenten und steht bei den reinen Biokraftstoffen (Kap. 2).

Anders als bei Kraftstoffen hängt der Preis von Ladestrom stark davon ab, wo und wie geladen wird. Ladestrom wird daher nach der Art der Preisbildung in vier Ladekategorien gegliedert: Laden zu Hause mit Netzstrom (L1) oder eigenem PV-Strom (L2) sowie öffentliches Laden mit Wechselstrom (L3) oder Schnellladen (L4). Drei Ladeprofile kombinieren diese Kategorien wie flüssige Mischsorten ihre Komponenten: Laden zu Hause mit Wallbox (P1), Laden zu Hause mit eigener Photovoltaik (P2) und gänzlich ohne eigene Lademöglichkeit (P3). Kap. 5.9 beschreibt die Zusammensetzung der Profile.

Wasserstoff und daraus hergestellte Kraftstoffe (E-Fuels), in der RED III als RFNBO bezeichnet, sind nicht Teil des Katalogs. An öffentlichen Tankstellen spielen RFNBO in Österreich derzeit keine nennenswerte Rolle: Die OMV hat ihre 5 öffentlichen Wasserstofftankstellen 2025 geschlossen (electrive 2025). RFNBO gelangen aktuell über die Raffinerie Schwechat als Zwischenprodukt für Diesel und Benzin in den Verkehr (OMV 2025; Europäische Kommission 2025). Dieser Weg könnte die erforderliche Quote für RFNBO bereits erfüllen, sofern das EEG-V die doppelte Anrechnung nach Art. 27 RED III auch für das Unterziel übernimmt.

Tabelle 1: Katalog der zu betrachtenden Kraftstoffe (Volumenanteile)

Kürzel	Zusammensetzung
D100, E0	fossiler Diesel bzw. fossiles Benzin als Referenzsorten
B100-L, -A, -F	100 % FAME (Biodiesel) aus Raps, aus Abfällen (Altspeiseöl) bzw. aus fortschrittlichen Rohstoffen (RED III Anhang IX Teil A)
HVO100-L, -A, -F	100 % HVO aus Pflanzenöl, aus Abfällen bzw. aus fortschrittlichen Rohstoffen
B7, B30	Diesel mit 7 % bzw. 30 % FAME
D-HVO20	Diesel mit 20 % HVO
R33	Diesel mit 7 % FAME und 26 % HVO
E10, E20, E85	Benzin mit 10 %, 20 % bzw. 85 % Ethanol

Quelle: vom BMIMI vorgegeben

1.3 Bestandteile des Preises

Jede Kraftstoffsorte wird aus denselben Bestandteilen zusammengesetzt. Der Produktpreis ist der Preis der Komponenten im Großhandel (Börsen- bzw. Großhandelsnotierungen), alle übrigen Bestandteile kommen bis zum Verbraucherpreis hinzu.

Tabelle 2: Bestandteile des Preises

Bestandteil	Inhalt
Produktpreis	Großhandelspreise der Komponenten, gewichtet mit ihrem Anteil an der Sorte
Handelsspanne	Abstand zwischen dem Großhandelspreis der Sorte (Produktpreis) und dem Verbraucherpreis ohne Steuern (Transport, Lagerung, Tankstellenbetrieb, Vertrieb und Handel, dazu die im Referenzzeitraum weitergegebenen Kosten der Zielerfüllung nach der Kraftstoffverordnung)
Pflichtnotstandsreserve	Kosten der gesetzlichen Bevorratung
CO_2-Kosten	nur auf den fossilen Anteil, bis 2027 nach dem NEHG, ab 2028 nach dem ETS 2
Mineralölsteuer	je Liter nach Mineralölsteuergesetz 2022
Umsatzsteuer	20 % auf alle übrigen Bestandteile

Quelle: AEA

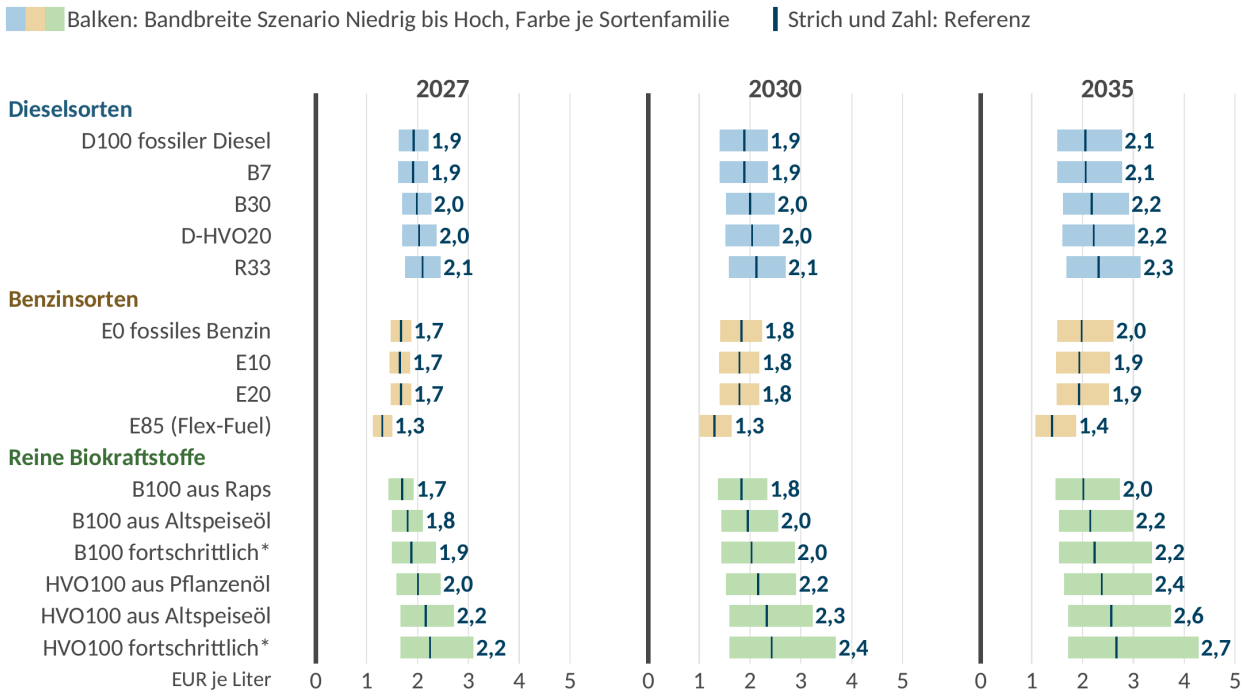
In der Handelsspanne stecken auch die **Kosten der Zielerfüllung nach der geltenden Kraftstoffverordnung**, soweit sie im Referenzzeitraum 2023 bis 2026 über die beigemischte Menge hinaus in die Verbraucherpreise weitergegeben wurden. Die Preise dieser Studie schreiben diesen Stand fort, ohne weitere Änderungen nach der RED III oder durch das EEG-V (Kap. 5.6).

Beim Ladestrom treten an die Stelle von Produktpreis, Handelsspanne und Mineralölsteuer andere Bestandteile. Beim Laden zu Hause sind das der Energiepreis des Lieferanten, die Netzentgelte, die Abgaben auf Strom und die Umsatzsteuer, beim öffentlichen Laden der Preis des Ladepunktbetreibers je kWh einschließlich Umsatzsteuer. Der Großhandelspreis für Strom wirkt bei beiden über den Energieanteil (Kap. 5.9).

2 Ergebnisse: Kraftstoffe 2027 bis 2035

Dieses Kapitel zeigt die Verbraucherpreise aller Kraftstoffsorten des Katalogs für 2027 bis 2035, je Liter, einschließlich aller Steuern und Abgaben. Abbildung 4 zeigt die Bandbreite aller flüssigen Sorten in den Jahren 2027, 2030 und 2035 auf einen Blick, geordnet nach Dieselsorten, Benzinsorten und reinen Biokraftstoffen, den Verlauf von 2027 bis 2035 je Sortenfamilie zeigen Abbildung 5, Abbildung 6 und Abbildung 7. Die Referenz ist der Preis, der sich aus der Markterwartung am Stichtag und den publizierten Langfristpfaden ergibt. Die Szenarien Niedrig und Hoch sind günstige bzw. ungünstige Ränder, in denen mehrere Treiber zugleich in dieselbe Richtung abweichen (Kap. 5.4). Im Mittelpunkt stehen 2030 und 2035.

Abbildung 4: Bandbreite aller Sorten 2027, 2030 und 2035: Szenario Niedrig bis Hoch und Referenz (EUR je Liter, nominal, einschließlich Steuern)

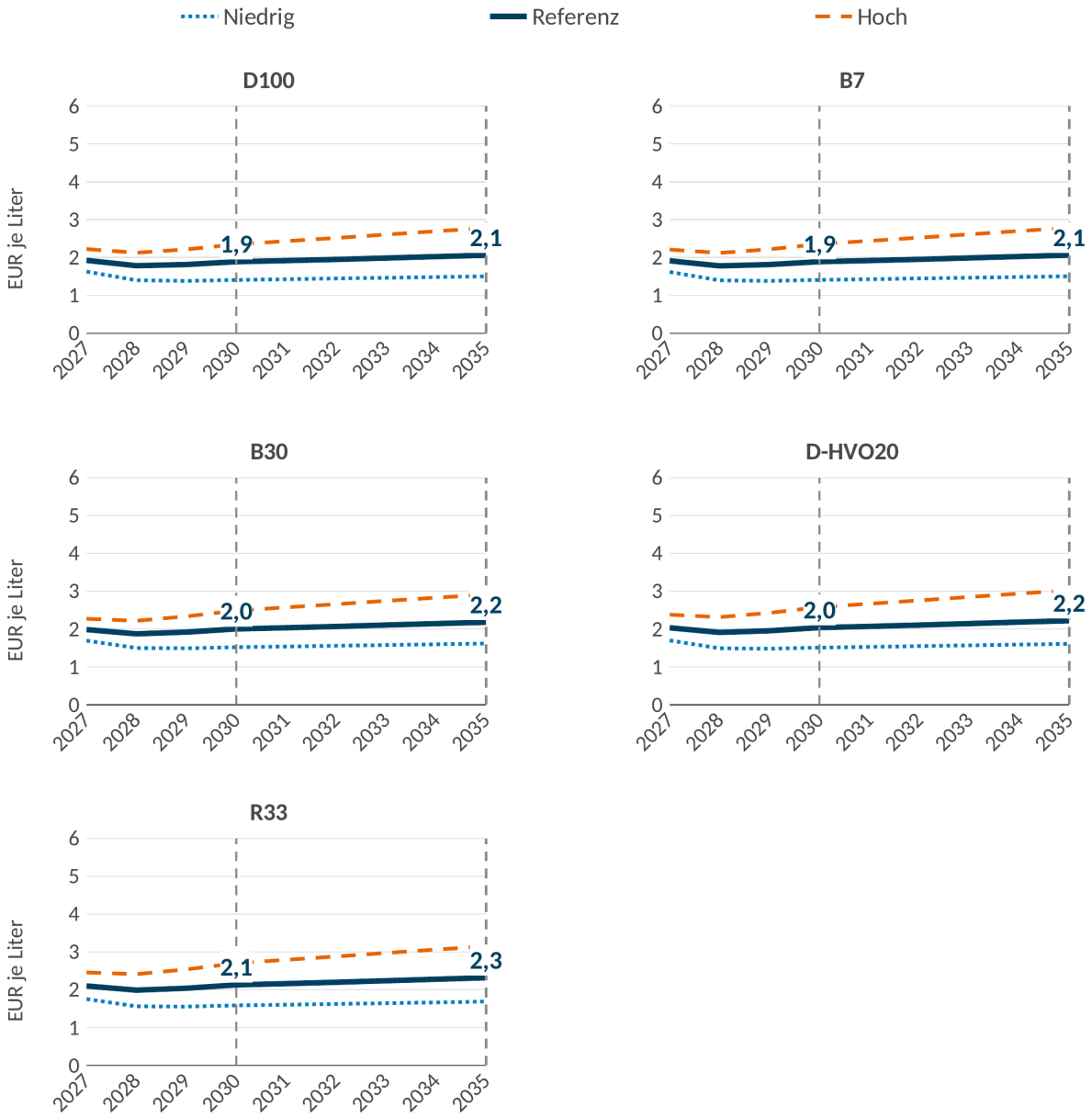


Quelle: AEA-Berechnung; * Rahmenabschätzung ohne Marktnotierung für in Österreich anrechenbare Ware

In der Referenz **steigen die Preise der Mischsorten bis 2035 nominal etwa mit der Inflation, inflationsbereinigt sinken oder stagnieren sie**. B7 kostet 2030 1,9 EUR und 2035 2,1 EUR je Liter, E10 1,8 bzw. 1,9 EUR. Bei den Dieselsorten reicht die Referenz 2035 von 2,1 EUR (D100) bis 2,3 EUR je Liter (R33). Bei den Benzinsorten ist E85 je Liter am günstigsten (1,4 EUR 2035), weil die Mineralölsteuer auf seinen Ethanolanteil erstattet wird, und E0 am teuersten (2,0 EUR). Die reinen Biokraftstoffe reichen 2035 von 2,0 EUR (B100-L) bis 2,7 EUR je Liter (HVO100-F), wobei HVO-Sorten teurer sind als FAME-Sorten. Tabelle 3 am Ende des Kapitels nennt die Werte aller Sorten für 2027, 2030 und 2035.

Der rechnerische Verbraucherpreis von reinem Bioethanol (nicht im Kraftstoffkatalog) ist wie bei den übrigen reinen Biokraftstoffen aufgebaut: Produktpreis, Handelsspanne der Benzinsorten, Pflichtnotstandsreserve und Umsatzsteuer, ohne Mineralölsteuer und ohne CO_2-Kosten. Er beträgt 2030 in der Referenz 1,2 EUR je Liter und 2035 1,3 EUR (Abbildung 7).

Abbildung 5: Verbraucherpreise der Dieselsorten je Liter 2027–2035 (EUR, nominal, einschließlich Steuern)

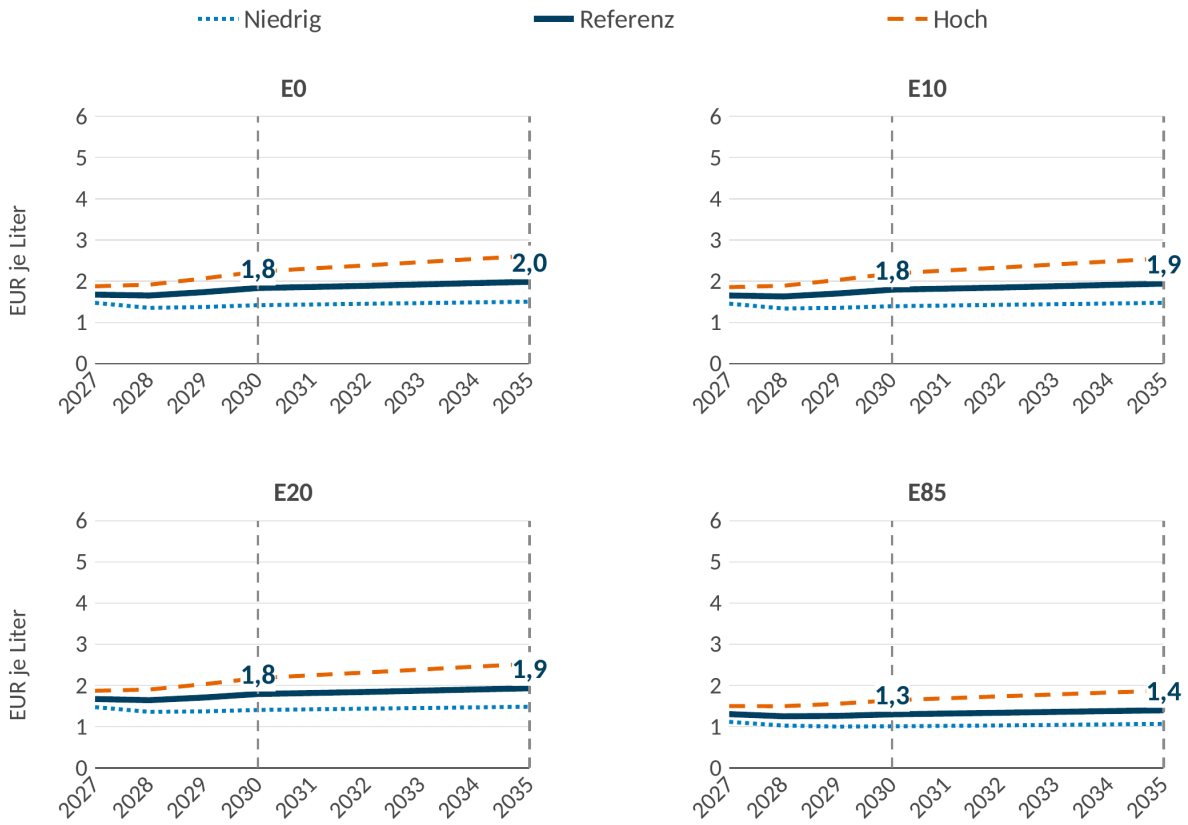


Quelle: AEA-Berechnung

B7 liegt 2027 bei 1,9 EUR je Liter und damit über dem Wert von 2028, weil die Gasöl-Futures für 2027 einen ungewöhnlich hohen Abstand zwischen Diesel und Rohöl (Crack-Spanne) erwarten (Kap. 5.3). Der Stichtag folgt auf einen erneuten starken Anstieg der Dieselpreise im Frühjahr 2026: Ein Liter Diesel kostete an der Tankstelle im August 2026 im Monatsmittel 2,02 EUR, den bisher höchsten Monatswert

erreichte er im Juli 2022 mit 2,05 EUR (Europäische Kommission 2026). Benzin folgt mangels vorliegender Futures dem Rohöl. Der Abstand zwischen Diesel- und Benzinsorten ist 2027 daher zum Teil durch die Datengrundlage bedingt. Ab 2030 liegen alle Markttreiber der Kraftstoffe auf ihren Langfristpfaden. Die Preise steigen danach nominal vor allem mit der Inflation, und auch der CO_2-Preis steigt ab 2030 nominal nur etwa mit der Inflation. Inflationsbereinigt bleiben die Preise daher ab 2030 annähernd gleich.

Abbildung 6: Verbraucherpreise der Benzinsorten je Liter 2027–2035 (EUR, nominal, einschließlich Steuern)

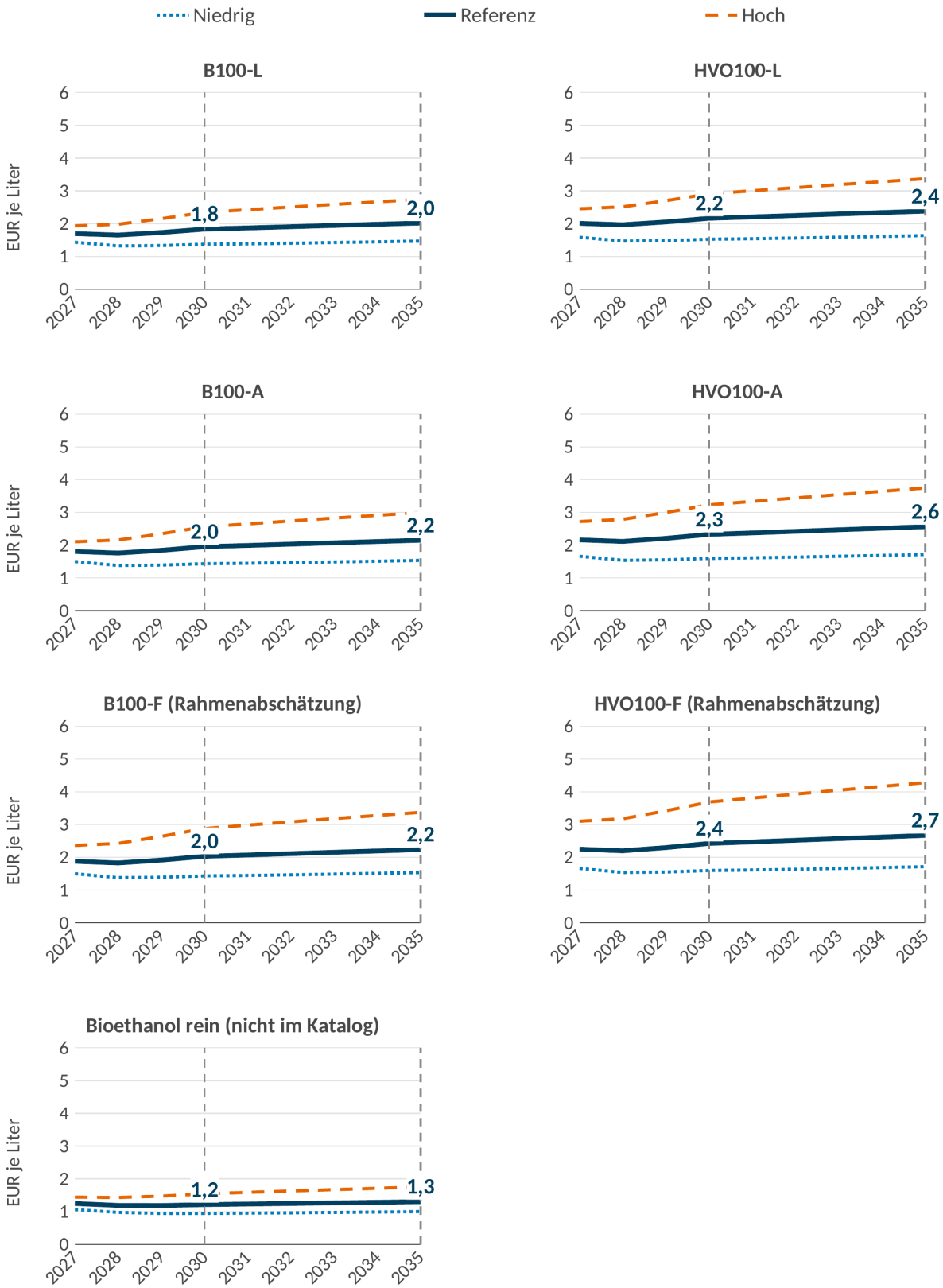


Quelle: AEA-Berechnung; E85 nur für Flex-Fuel-Fahrzeuge

Die Bandbreite ist nach oben weiter als nach unten (Abbildung 4). B7 liegt 2035 zwischen 1,5 EUR im Szenario Niedrig und 2,8 EUR je Liter im Szenario Hoch. Beide Szenarien verschieben vor allem den Rohölpreis und mit ihm die Begleitgrößen (Kap. 5.4). Die Bandbreite wächst in den ersten Jahren rasch und danach kaum noch, weil sich Abweichungen vom zentralen Pfad allmählich abbauen. Die Werte im Szenario Hoch sind je Jahr ein oberer Rand und kein Verlauf. Im Szenario Hoch liegt B7 knapp über D100, weil die Biokomponente dort voll mit dem CO_2-Preis mitsteigt und der obere Grundabstand gilt (Kap. 5.4).

Nominal und inflationsbereinigt gehen die Preise mit der Zeit auseinander. Inflationsbereinigt (Preise 2026) sinkt B7 von 1,9 EUR 2027 auf 1,7 EUR 2030 und bleibt bis 2035 auf diesem Niveau, E10 liegt in allen drei Jahren zwischen 1,6 und 1,7 EUR. 2035 liegt der nominale Preis bei B7 wie bei E10 um rund 0,3 EUR je Liter über dem inflationsbereinigten.

Abbildung 7: Verbraucherpreise der reinen Biokraftstoffe je Liter 2027–2035 (EUR, nominal, einschließlich Steuern)

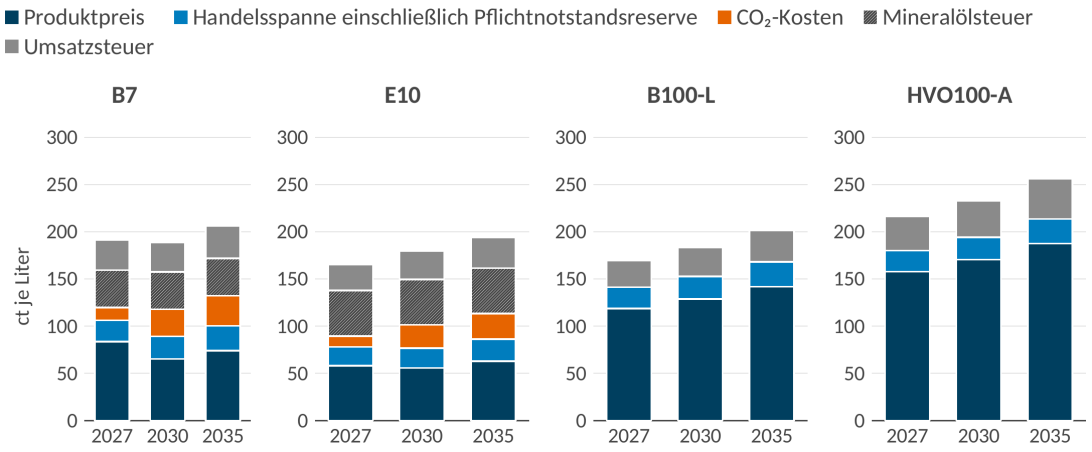


Quelle: AEA-Berechnung; B100-F und HVO100-F: Rahmenabschätzung ohne Marktnotierung für in Österreich anrechenbare Ware; HVO-Sorten: geringere Belastbarkeit (Kap. 5.5); Bioethanol rein: nicht im Kraftstoffkatalog, rechnerischer Verbraucherpreis der Komponente

Bei B7 und E10 machen **CO_2-Kosten, Mineralölsteuer und Umsatzsteuer** 2030 in der Referenz 53 % bzw. 57 % des Verbraucherpreises aus, der Produktpreis nur 35 % bzw. 31 % (Abbildung 8). **Schwankungen der Großhandelspreise wirken daher in Prozent nur abgeschwächt**: Steigt der Produktpreis um einen bestimmten Prozentsatz, steigt der Verbraucherpreis nur um diesen Prozentsatz mal dem Anteil des Produktpreises, bei B7 2030 also um 35 % davon. In Cent je Liter kommt eine Änderung dagegen voll an, zuzüglich Umsatzsteuer. Bei E10 machen CO_2-Kosten und Steuern in allen drei Stichjahren den größeren Teil aus, bei B7 ab 2030, bei den reinen Biokraftstoffen der Produktpreis.

B100 aus Raps kostet 2030 in der Referenz je Liter etwa so viel wie B7. Sein Produktpreis ist rund doppelt so hoch, aber reine Biokraftstoffe tragen keine Mineralölsteuer und keine CO_2-Kosten (Abbildung 8). Bei einem Grad der CO_2-Preisanpassung θ von 0 bzw. 1 wiche der Preis von B100 um −9 bzw. +9 ct je Liter vom Referenzpreis ab. Je 100 km ist B100 aus Raps um 0,5 EUR teurer als B7, weil ein Liter weniger Energie enthält. HVO100 aus Altspeiseöl ist je Liter und je 100 km teurer (3,1 EUR je 100 km mehr als B7). Die Preise der reinen Biokraftstoffe hängen am stärksten von ihrem Rohstoffpreis ab, der Rohölpreis wirkt auf sie nur über die Mitbewegung der Rohstoffe (Kap. 5.4). Die Kosten je 100 km aller Sorten und des Ladestroms vergleicht Kap. 3.1 (Abbildung 13). Nischensorten (B30, D-HVO20, R33, B100, HVO100, E20, E85) tragen die Handelsspanne der Standardsorte ohne Aufschlag für Kleinmengen, ihre Preise sind daher tendenziell Untergrenzen.

Abbildung 8: Preisbestandteile 2027, 2030 und 2035, Referenz (ct je Liter, nominal)



Quelle: AEA-Berechnung; Pflichtnotstandsreserve (B7 2030: 1 ct je Liter) mit der Handelsspanne zusammengefasst

Tabelle 3: Verbraucherpreise je Liter 2027, 2030 und 2035 nach Sorte und Szenario (EUR, nominal, einschließlich Steuern)

Sorte	Szenario	2027	2030	2035
D100	Niedrig	1,6	1,4	1,5
D100	Referenz	1,9	1,9	2,1
D100	Hoch	2,2	2,3	2,8
B100-L	Niedrig	1,4	1,4	1,5

Sorte	Szenario	2027	2030	2035
B100-L	Referenz	1,7	1,8	2,0
B100-L	Hoch	1,9	2,3	2,7
B100-A	Niedrig	1,5	1,4	1,5
B100-A	Referenz	1,8	2,0	2,2
B100-A	Hoch	2,1	2,6	3,0
B100-F	Niedrig	1,5	1,4	1,5
B100-F	Referenz	1,9	2,0	2,2
B100-F	Hoch	2,4	2,9	3,4
HVO100-L	Niedrig	1,6	1,5	1,6
HVO100-L	Referenz	2,0	2,2	2,4
HVO100-L	Hoch	2,5	2,9	3,4
HVO100-A	Niedrig	1,7	1,6	1,7
HVO100-A	Referenz	2,2	2,3	2,6
HVO100-A	Hoch	2,7	3,2	3,7
HVO100-F	Niedrig	1,7	1,6	1,7
HVO100-F	Referenz	2,2	2,4	2,7
HVO100-F	Hoch	3,1	3,7	4,3
B7	Niedrig	1,6	1,4	1,5
B7	Referenz	1,9	1,9	2,1
B7	Hoch	2,2	2,4	2,8
B30	Niedrig	1,7	1,5	1,6
B30	Referenz	2,0	2,0	2,2
B30	Hoch	2,3	2,5	2,9
D-HVO20	Niedrig	1,7	1,5	1,6
D-HVO20	Referenz	2,0	2,0	2,2
D-HVO20	Hoch	2,4	2,6	3,0
R33	Niedrig	1,8	1,6	1,7
R33	Referenz	2,1	2,1	2,3
R33	Hoch	2,5	2,7	3,1

Sorte	Szenario	2027	2030	2035
E0	Niedrig	1,5	1,4	1,5
E0	Referenz	1,7	1,8	2,0
E0	Hoch	1,9	2,2	2,6
E10	Niedrig	1,5	1,4	1,5
E10	Referenz	1,7	1,8	1,9
E10	Hoch	1,9	2,2	2,5
E20	Niedrig	1,5	1,4	1,5
E20	Referenz	1,7	1,8	1,9
E20	Hoch	1,9	2,2	2,5
E85	Niedrig	1,1	1,0	1,1
E85	Referenz	1,3	1,3	1,4
E85	Hoch	1,5	1,6	1,9

Quelle: AEA-Berechnung; B100-F, HVO100-F: Rahmenabschätzung; HVO-Sorten: geringere Belastbarkeit (Kap. 5.5); gerundet, gleiche Werte können sich in der zweiten Nachkommastelle unterscheiden

Tabelle 4: Verbraucherpreis je Liter, je GJ und je 100 km 2030, Referenz (EUR, nominal, einschließlich Steuern)

Sorte	Pkw	je Liter	je GJ	je 100 km
D100	Diesel-Pkw	1,9	53,1	10,6
B7	Diesel-Pkw	1,9	53,4	10,7
B30	Diesel-Pkw	2,0	57,6	11,5
D-HVO20	Diesel-Pkw	2,0	57,9	11,6
R33	Diesel-Pkw	2,1	60,9	12,2
E0	Otto-Pkw	1,8	59,3	10,5
E10	Otto-Pkw	1,8	59,9	10,6
E20	Otto-Pkw	1,8	61,9	11,0
E85	Otto-Pkw	1,3	57,7	10,2
B100-L	Diesel-Pkw	1,8	55,7	11,1
B100-A	Diesel-Pkw	2,0	59,4	11,9
B100-F	Diesel-Pkw	2,0	61,7	12,3
HVO100-L	Diesel-Pkw	2,2	63,8	12,8

Sorte	Pkw	je Liter	je GJ	je 100 km
HVO100-A	Diesel-Pkw	2,3	68,8	13,8
HVO100-F	Diesel-Pkw	2,4	71,5	14,3
Bioethanol rein (nicht im Katalog)	Otto-Pkw	1,2	57,7	10,2

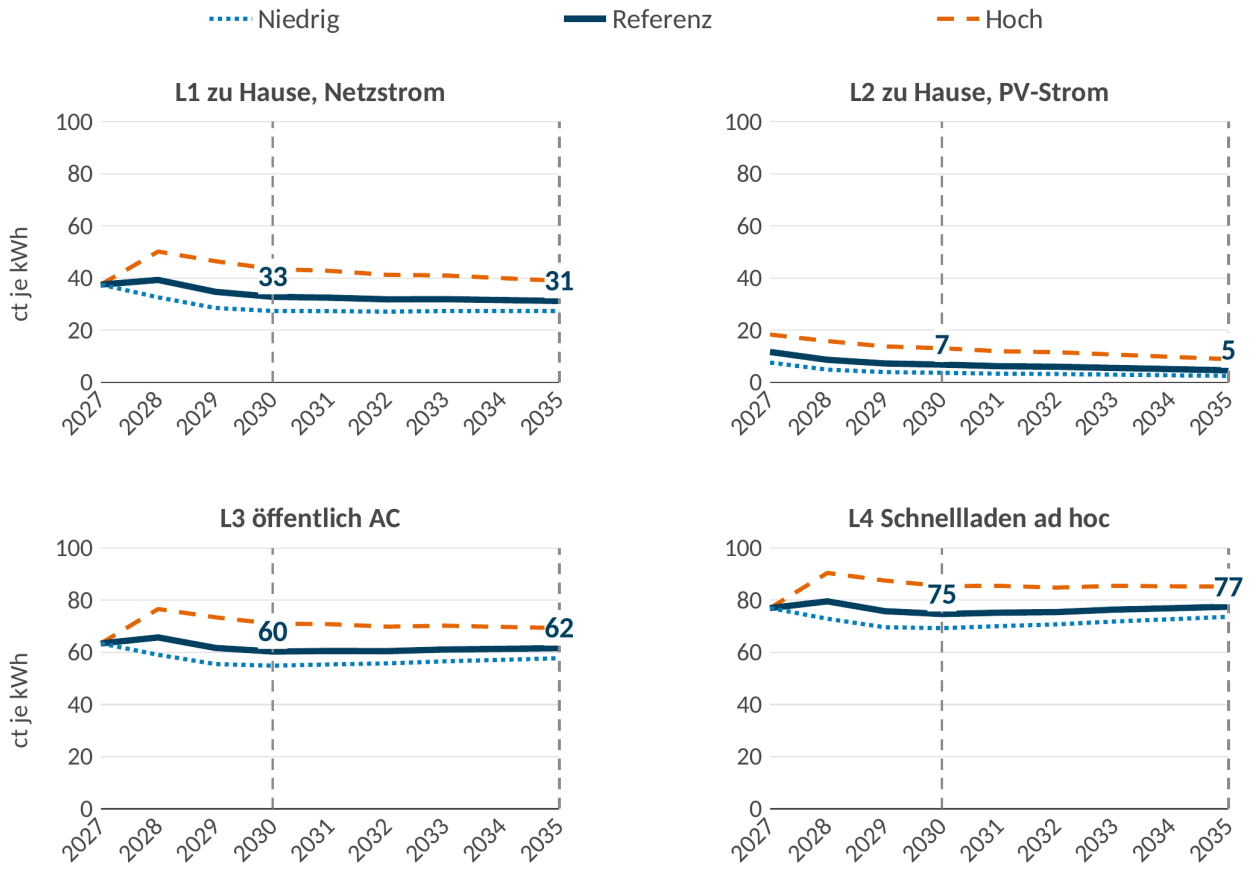
Quelle: AEA-Berechnung; B100-F, HVO100-F: Rahmenabschätzung; HVO-Sorten: geringere Belastbarkeit (Kap. 5.5)

3 Ergebnisse: Ladestrom

Dieses Kapitel zeigt die Preise von Ladestrom je Ladekategorie und je Ladeprofil für 2027 bis 2035 und vergleicht am Ende die Kosten je 100 km von Ladestrom und allen Kraftstoffsorten.

Die Unterschiede zwischen den Ladekategorien sind größer als die zwischen den Szenarien. Öffentliches Schnellladen ad hoc (L4) kostet je kWh mehr als das Doppelte des Ladens zu Hause mit Netzstrom (L1). 2035 reicht die Referenz von 5 ct (L2) bis 77 ct je kWh (L4). Laden zu Hause mit Netzstrom kostet 2030 33 ct je kWh und 2035 31 ct. L1 sinkt bis 2035 nominal leicht, weil der fallende Großhandelspreis die Inflation der übrigen Bestandteile mehr als ausgleicht. L4 kostet 2030 75 ct und 2035 77 ct je kWh. Den Verlauf je Ladekategorie zeigt Abbildung 9, die Werte stehen in Tabelle 5.

Abbildung 9: Ladestrom je Ladekategorie 2027–2035 (ct je kWh, nominal, einschließlich Steuern und Abgaben)



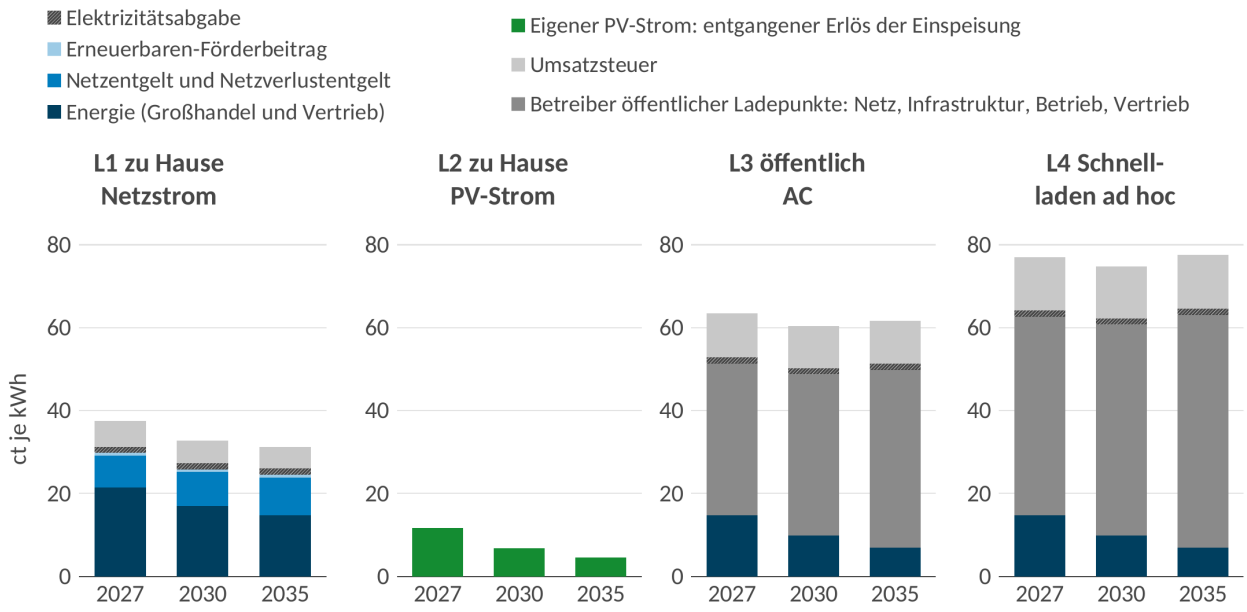
Quelle: AEA-Berechnung; 2026 beobachtet (E-Control, OeMAG, Rechtsstand 2026); L2 ohne Netzentgelt, Abgaben und Umsatzsteuer; L1, L3 und L4 folgen dem Großhandelspreis des Vorjahres, 2027 daher ohne Bandbreite; L2 folgt dem Großhandelspreis desselben Jahres

Wie bei den Kraftstoffen reicht die Bandbreite beim Ladestrom nach oben weiter als nach unten: Laden zu Hause mit Netzstrom kostet 2030 in der Referenz 33 ct je kWh, im Szenario Niedrig 27 ct und im

Szenario Hoch 43 ct. Der obere Rand gibt einen Großhandelspreis wieder, wie er in der Krise 2021 bis 2023 vorkam, und ist daher ein ungünstiger Fall und kein erwarteter Verlauf (Kap. 5.9).

Wie sich der Preis zusammensetzt, zeigt Abbildung 10. Beim Laden zu Hause mit Netzstrom (L1) macht die Energie 2030 in der Referenz 52 % des Preises aus (17 von 33 ct je kWh), dazu kommen Netzentgelt (8 ct), Erneuerbaren-Förderbeitrag, Elektrizitätsabgabe und Umsatzsteuer. Beim öffentlichen Laden besteht der Preis zum größten Teil aus den Kosten des Betreibers für Netz, Infrastruktur, Betrieb und Vertrieb, bei L4 51 von 75 ct je kWh. Diese Kosten lassen sich aus den beobachteten Preisen nicht weiter aufteilen und sind daher als ein Block ausgewiesen. Die Energie macht dort nur 13 % aus, deshalb bewegt der Großhandelspreis L3 und L4 wenig. Beim Laden mit eigenem PV-Strom (L2) zählt nur der entgangene Erlös der Einspeisung, Netzentgelt, Abgaben und Umsatzsteuer fallen nicht an. Offen ist beim Laden zu Hause vor allem das Netzentgelt: Mit der Netzentgeltreform kommt ab 2027 ein Leistungspreis hinzu, dessen Höhe am Stichtag nicht festgesetzt war. Ungesteuertes Laden mit hoher Leistung würde dadurch in der Endstufe ab 2029 um rund 2 ct je kWh teurer (L1 2030). Die neue Entgeltstruktur nach der Systemnutzungsentgelte-Grundsatzverordnung (SNE-G-V), die die E-Control am Stichtag vorgestellt hat, ist in der Referenz nicht berücksichtigt: Netzentgelt und Förderbeitrag sind mit den Werten 2026 fortgeschrieben (E-Control 2026a).

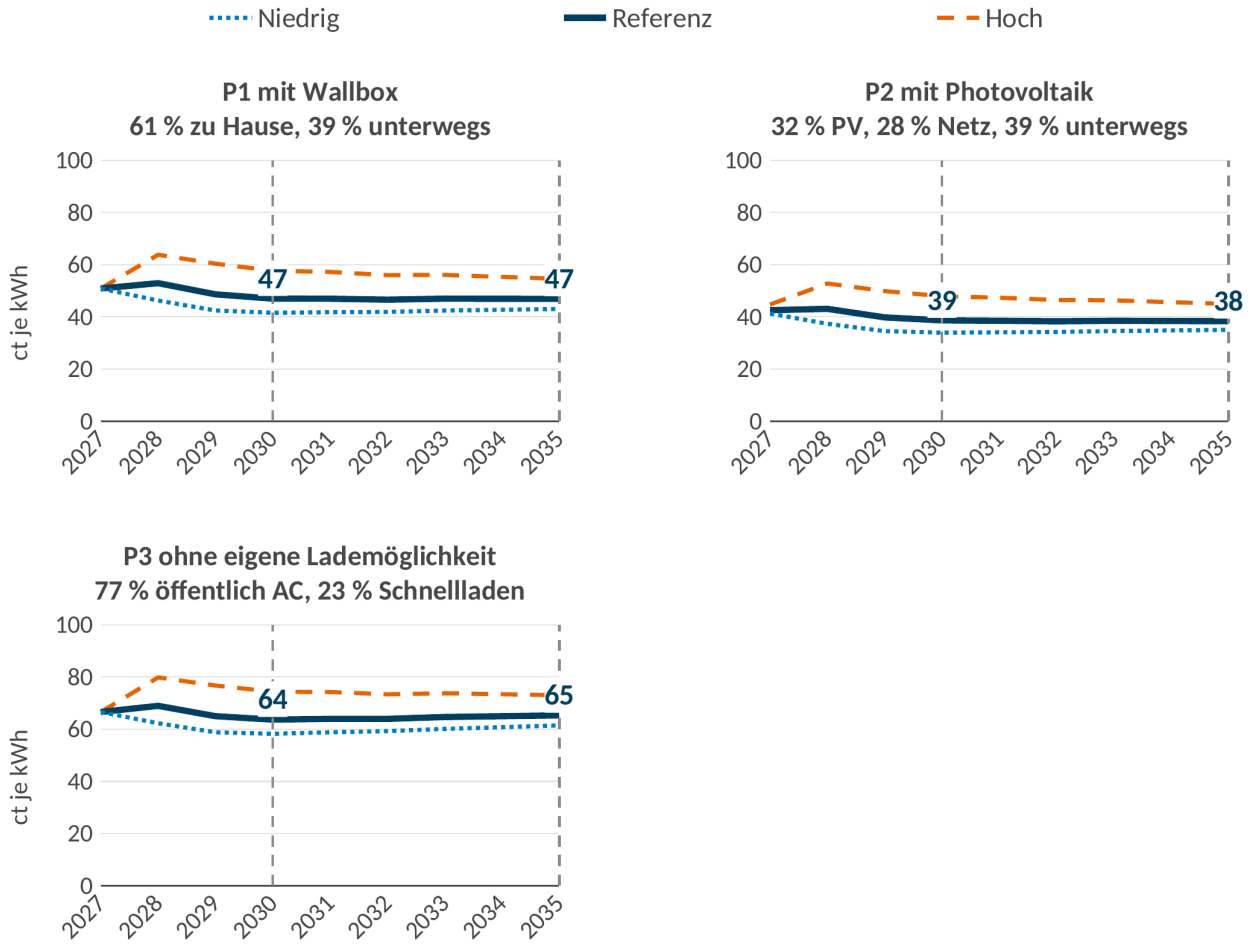
Abbildung 10: Bestandteile des Ladestrompreises 2027, 2030 und 2035, Referenz (ct je kWh, nominal)



Quelle: AEA-Berechnung; L2 (eigener PV-Strom) ohne Netzentgelt, Abgaben und Umsatzsteuer; Bestandteile der Ladekategorien nach Kap. 5.9

Weil auch bei den Ladeprofilen mit eigener Lademöglichkeit 23 % der Lademenge auf Schnellladen entfallen, liegt der Preis von P1 deutlich über jenem von L1, 2035 bei 47 ct je kWh. P2 liegt unter P1, weil ein Teil des Ladens zu Hause mit eigenem PV-Strom erfolgt. Ohne eigene Lademöglichkeit (P3) kostet Ladestrom 2035 65 ct je kWh. Wie sich die Lademenge eines Profils auf die Ladekategorien aufteilt, steht in den Feldtiteln von Abbildung 11.

Abbildung 11: Ladestrom je Ladeprofil 2027–2035 (ct je kWh, nominal, einschließlich Steuern und Abgaben)



Quelle: AEA-Berechnung; Anteile der Ladekategorien an der Lademenge im Feldtitel, gerundet (Kap. 5.9)

Tabelle 5: Ladestrom je Ladekategorie und Ladeprofil 2027, 2030 und 2035 (ct je kWh, nominal, einschließlich Steuern und Abgaben)

Kategorie bzw. Profil	Szenario	2027	2030	2035
L1	Niedrig	37	27	27
L1	Referenz	37	33	31
L1	Hoch	37	43	39
L2	Niedrig	8	4	2
L2	Referenz	12	7	5
L2	Hoch	18	13	9
L3	Niedrig	63	55	58
L3	Referenz	63	60	62
L3	Hoch	63	71	69

Kategorie bzw. Profil	Szenario	2027	2030	2035
L4	Niedrig	77	69	74
L4	Referenz	77	75	77
L4	Hoch	77	85	85
P1	Niedrig	51	42	43
P1	Referenz	51	47	47
P1	Hoch	51	58	55
P2	Niedrig	41	34	35
P2	Referenz	43	39	38
P2	Hoch	45	48	45
P3	Niedrig	67	58	61
P3	Referenz	67	64	65
P3	Hoch	67	74	73

Quelle: AEA-Berechnung; L2 ohne Netzentgelt, Abgaben und Umsatzsteuer

3.1 Kosten je 100 km

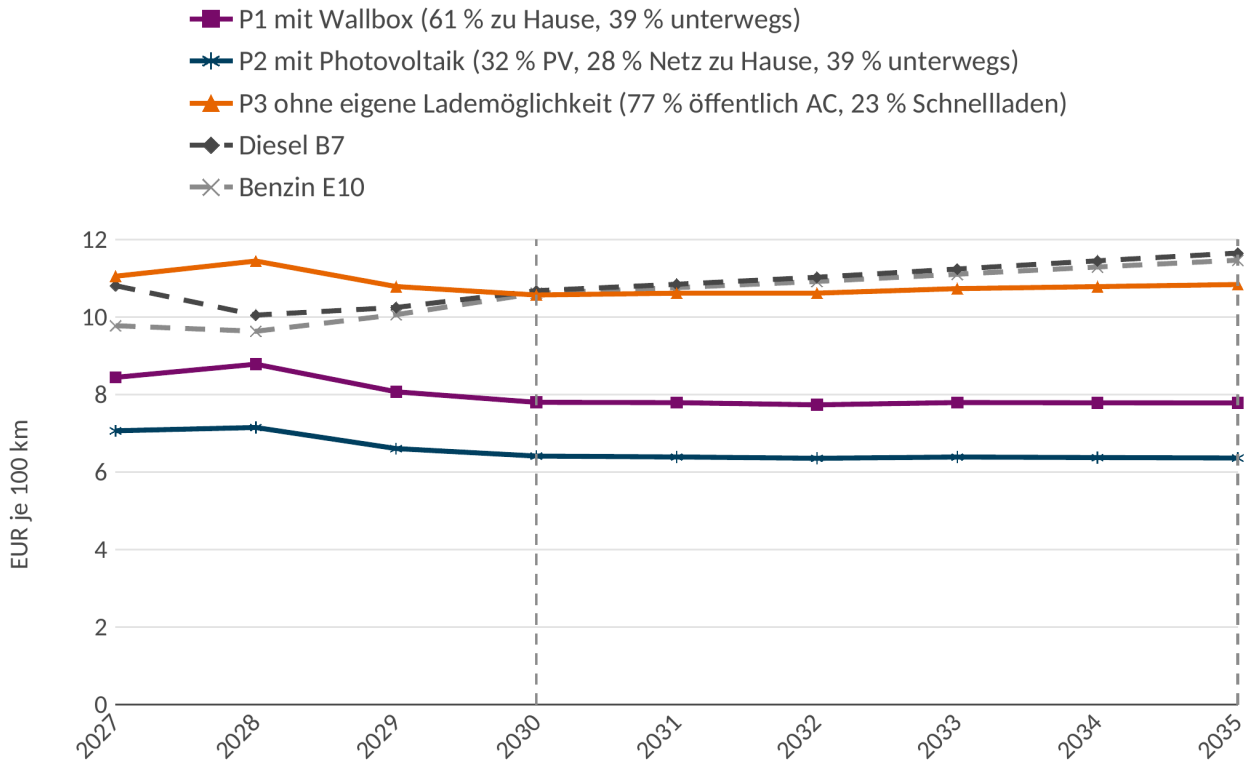
Je 100 km ist Laden für alle drei Profile 2030 und 2035 nicht teurer als Tanken. Mit Wallbox (P1) kostet die Fahrt 2030 in der Referenz 7,8 EUR je 100 km, mit Diesel B7 10,7 EUR und mit Benzin E10 10,6 EUR. Bis 2035 bleibt P1 bei rund 7,8 EUR, B7 und E10 steigen auf 11,6 bzw. 11,5 EUR. Mit eigener Photovoltaik (P2) sind es 2035 6,4 EUR. Ohne eigene Lademöglichkeit (P3) kostet die Fahrt 2030 10,6 EUR, etwa so viel wie mit B7 oder E10, und 2035 mit 10,8 EUR etwas weniger. Verglichen wird der typische Neuwagen je Antrieb nach Typprüfwert (Kap. 5.10).

Der Abstand zwischen Laden und Tanken wächst bis 2035, weil Kraftstoffe nominal mit dem CO_2-Preis und der Inflation teurer werden, aber der Großhandelspreis für Strom nach der Strompreiskurve fällt. Für Strom gilt über die Kraftwerke der ETS 1, dessen erwarteter Preis in der Strompreiskurve enthalten ist. Gleichen sich die Preise von ETS 1 und ETS 2 bis 2035 an, rücken die Kosten je 100 km von Ladestrom und Kraftstoffen näher zusammen. Für einzelne Ladekategorien gilt: Laden zu Hause mit Netzstrom (L1) kostet 2030 5,4 EUR je 100 km, öffentliches Schnellladen ad hoc (L4) 12,4 EUR und ist damit teurer als Tanken.

Laden mit Wallbox (P1) bleibt auch dann günstiger als Tanken, wenn Strom und Kraftstoffe zugleich günstig oder zugleich teuer sind, also im Szenario Niedrig wie im Szenario Hoch, und zwar in allen Jahren. Am knappsten ist der Abstand im Szenario Niedrig 2027 und 2028 und im Szenario Hoch 2028. Strom- und Kraftstoffszenarien sind unabhängig voneinander festgelegt. Trifft ein hoher Strompreis auf

niedrige Kraftstoffpreise, kehrt sich das Verhältnis um: 2030 kostet P1 dann 9,6 EUR je 100 km, B7 8,0 EUR. Mit dem Alltagsverbrauch statt des Typprüfwerts (Kap. 5.10) ändert sich das Verhältnis wenig.

Abbildung 12: Kosten je 100 km 2027–2035, Referenz: Ladeprofile P1 bis P3 und Kraftstoffe B7 und E10 (EUR, nominal)



Quelle: AEA-Berechnung; Verbrauch nach Typprüfwert (Kap. 5.10); Anteile in der Legende gerundet

Die Ladeprofile zeigen, was Elektrofahren im Mittel kostet: Rund 60 % der Lademenge entfallen auf das Laden zu Hause, der Rest auf Arbeitsplatz und öffentliche Ladepunkte. Den direkten Vergleich mit der Tankstelle erlaubt das Schnellladen ad hoc (L4), das wie Tanken allen offensteht.

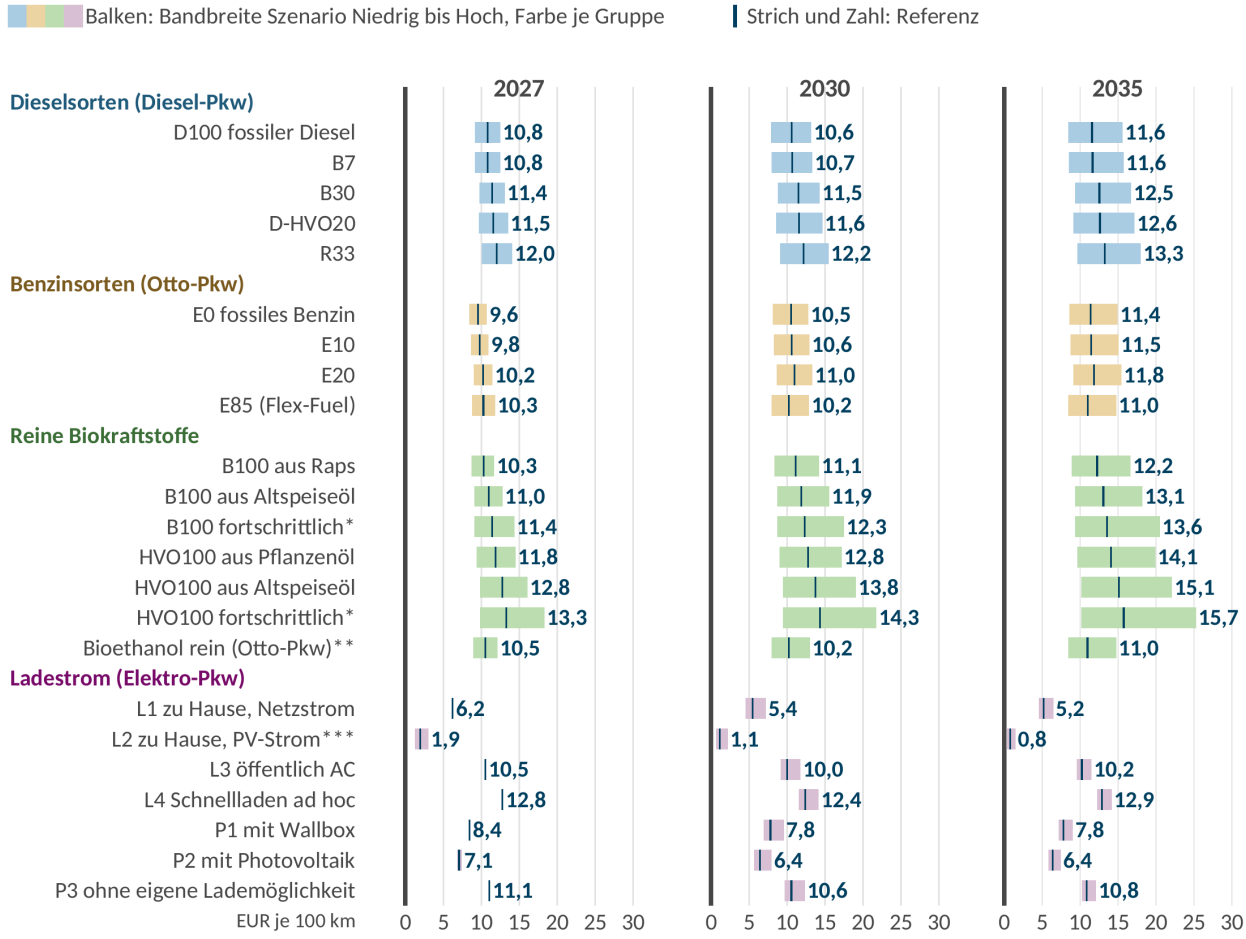
Abbildung 13 stellt die Kosten je 100 km aller Kraftstoffsorten und des Ladestroms für 2027, 2030 und 2035 nebeneinander, jeweils mit der Referenz und der Bandbreite der Szenarien.

Ein Liter enthält je nach Sorte unterschiedlich viel Energie (Tabelle 9), ein Liter Ethanol 21,1 MJ, ein Liter Benzin 31,0 MJ. **Preise je Liter lassen sich deshalb zwischen Sorten mit unterschiedlichem biogenem Anteil nur mit Vorsicht vergleichen:** Sorten mit viel Ethanol oder FAME erscheinen je Liter günstiger, als die Fahrt mit ihnen ist. Was eine Fahrt kostet, zeigen die Kosten der Fahrleistung, also die Kosten je 100 km (Abbildung 13). Der Abstand von Bioethanol rein zu B7 beträgt 2030 in der Referenz je Liter −0,7 EUR, je 100 km nur −0,5 EUR. Bei E85, das nur für Flex-Fuel-Fahrzeuge geeignet ist, beträgt der Abstand zu E10 je Liter −0,5 EUR und je 100 km −0,4 EUR.

Die Kosten je 100 km gelten für den typischen Neuwagen je Antrieb, und ein Otto-Pkw braucht je 100 km 89 % der Energie eines Diesel-Pkw. Ein Teil des Vorteils der Benzinsorten und von Bioethanol rein liegt daher am Fahrzeug und nicht am Kraftstoff. Mit dem Energiebedarf des Diesel-Pkw kostete die

Fahrt mit Bioethanol rein 11,5 EUR je 100 km und damit mehr als mit B7. Je Energieeinheit kostet Bioethanol rein 2030 57,7 EUR je GJ und B7 53,4 EUR (Tabelle 4).

Abbildung 13: Kosten der Fahrleistung 2027, 2030 und 2035: Kosten je 100 km nach Sorte und Ladeprofil, Bandbreite der Szenarien und Referenz (EUR, nominal, einschließlich Steuern)



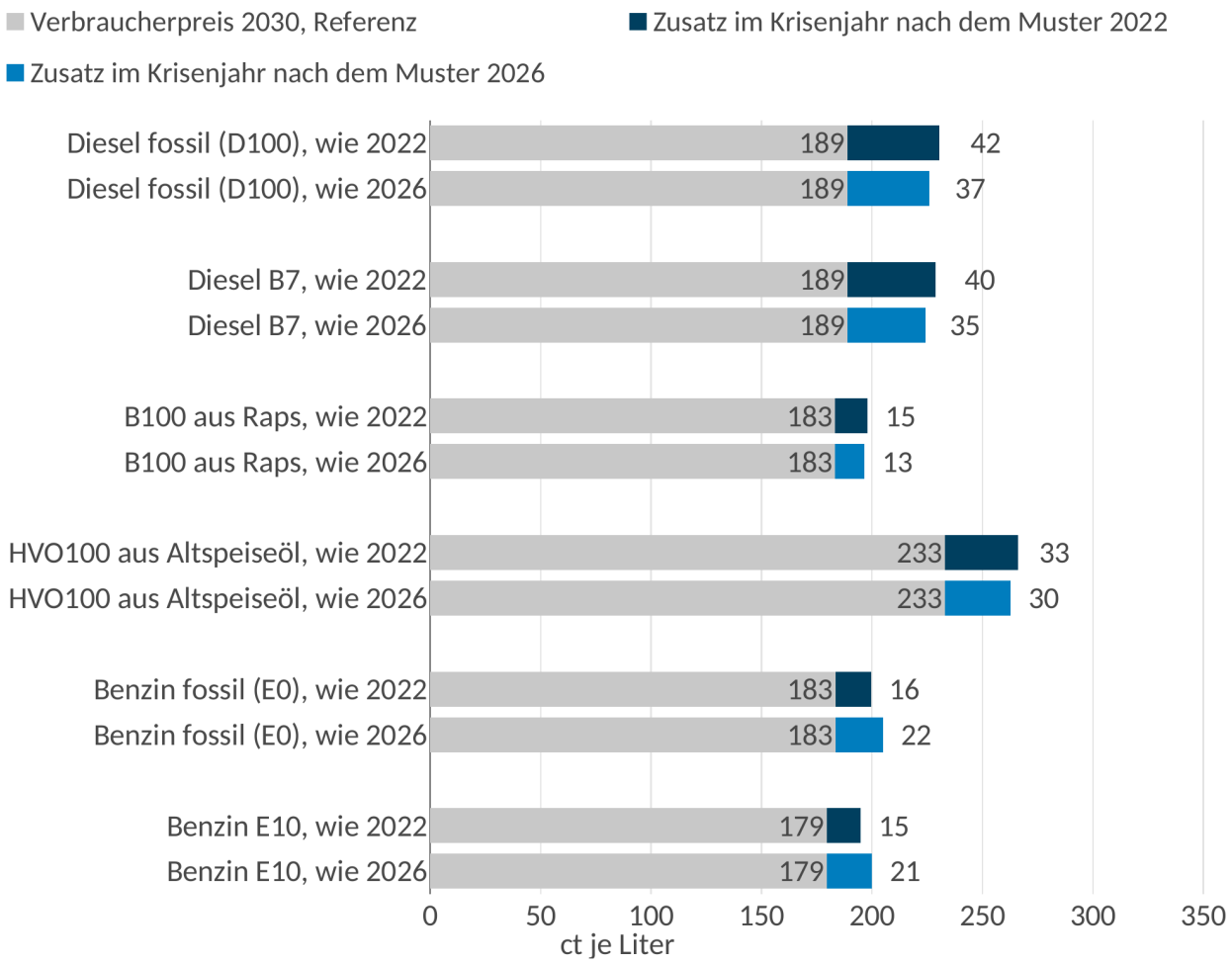
Quelle: AEA-Berechnung; typische Neuwagen nach Typprüfwert (Kap. 5.10); * Rahmenabschätzung ohne Marktnotierung für in Österreich anrechenbare Ware; ** nicht im Kraftstoffkatalog, rechnerisch mit dem Energiebedarf des Otto-Pkw; *** nur entgangener Erlös der Einspeisung, ohne Netzentgelt, Abgaben und Umsatzsteuer

4 Krisen und preisdämpfende Effekte

Eine internationale Energiepreiskrise wie 2022 oder eine (vorläufige) Ölpreiskrise wie 2026 würde die Preise in einem einzelnen Jahr deutlich über den Referenzpfad heben. Dieses Kapitel zeigt, wie stark, und welche Effekte Preise und Kosten der Mobilität dämpfen.

4.1 Internationale Krisen

Abbildung 14: Krisenjahr 2030: Verbraucherpreis in der Referenz und Zusatzeffekt einer Krise nach dem Muster 2022 (Energiepreiskrise) und 2026 (Ölpreiskrise) (ct je Liter, einschließlich USt)



Quelle: AEA-Berechnung

Das Krisenjahr zeigt, wie stark eine Energiepreiskrise wie 2022 oder eine Ölpreiskrise wie 2026 die Preise im Jahr 2030 anheben würde. Dazu wird für jeden Großhandelspreis gemessen, um wie viel er in den Krisenmonaten (Februar bis Dezember 2022 bzw. Februar bis Juni 2026) über dem Mittel der zwölf Monate davor lag, inflationsbereinigt und in Prozent. Für 2022 ist die Vergleichsbasis kürzer, weil die

Notierungen für Benzin und Biokraftstoffe erst im August 2021 beginnen: sechs Monate für Benzin, elf für Diesel.

Die Krise 2026 ist damit nur bis Juni 2026 gemessen, dem Ende des Referenzzeitraums. Danach stiegen Rohöl- und Dieselpreise erneut, und der Stichtag fällt in diese Phase. Ein vollständiges Bild der Krise 2026 ist erst nach ihrem Ende möglich. Dieser Anstieg wird auf die Referenz 2030 aufgeschlagen, bei fossilem Diesel und Benzin voll, bei Biokraftstoffen nur in dem Ausmaß, in dem sie in den Krisenmonaten den fossilen Preisen folgten. CO_2-Preis, Handelsspanne und Steuersätze bleiben unverändert. Das Krisenjahr ist eine eigene Rechnung für ein einzelnes Jahr und nicht Teil der Szenarien, die die Schwankung über mehrere Jahre abbilden (Kap. 5.4).

Ein Krisenjahr hebt Diesel B7 2030 um 40 ct je Liter (Muster 2022) bzw. 35 ct (Muster 2026), Benzin E10 um 15 bzw. 21 ct. Fossiler Diesel und B7 steigen am stärksten, B100 aus Raps am wenigsten. Bei Diesel wirkt das Muster 2022 stärker, weil 2022 vor allem der Abstand zwischen Diesel und Rohöl wuchs, bei Benzin das Muster 2026, in dem Rohöl stärker stieg. Sorten mit hohem FAME- oder Ethanolanteil steigen weniger, weil diese Biokraftstoffe den fossilen Preisspitzen nur schwach folgten. HVO-Sorten steigen kaum weniger als B7. Das Krisenjahr überträgt für Biokraftstoffe die mittlere Mitbewegung mit Diesel bzw. Benzin von Monat zu Monat in den Krisenmonaten beider Episoden. Tatsächlich stieg HVO im Frühjahr 2026 stärker als Diesel (Kap. 4.2). Für HVO-Sorten ist der Wert nach dem Muster 2026 daher eher eine Untergrenze. Die Werte gelten für ein einzelnes Jahr und sind keine Prognose einer Krise.

Ladestrom verteuert sich in einer Krise über den Großhandelspreis für Strom. Nach dem Muster 2022 steigen alle Ladekategorien mit Netzstrom 2030 um 13 ct je kWh. Nach dem Muster 2026 bleibt Ladestrom praktisch unverändert, weil der Strompreis im Großhandel von Februar bis Juni 2026 kaum stieg. Danach stieg er deutlich: Im Jahresmittel liegt er 2026 bei 147 EUR je MWh nach 99 EUR 2025. Über den Großhandelspreis des Vorjahres steigt L1 2027 deshalb auf 37 ct je kWh (Kap. 5.9). Ob dieser Anstieg Teil derselben Krise ist, zeigt erst ihr Ende. Weil die Tarife dem Großhandelspreis mit einem Jahr Verzögerung folgen, käme ein Anstieg erst im Jahr nach der Krise bei den Kund:innen an. Beim Laden mit eigenem PV-Strom (L2) fallen keine Netzentgelte und Abgaben an. In einer Krise des Strommarkts steigt dort nur der entgangene Erlös der Einspeisung, in einer Ölpreiskrise wie 2026 praktisch nichts.

4.2 Exkurs: Preisdämpfende Effekte

Drei Effekte dämpfen die Preise bzw. die Kosten der Mobilität: die Beimischung von Biokraftstoffen in fossilen Preisspitzen, der Wegfall der CO_2-Kosten auf den biogenen Anteil und, indirekt, die Elektromobilität.

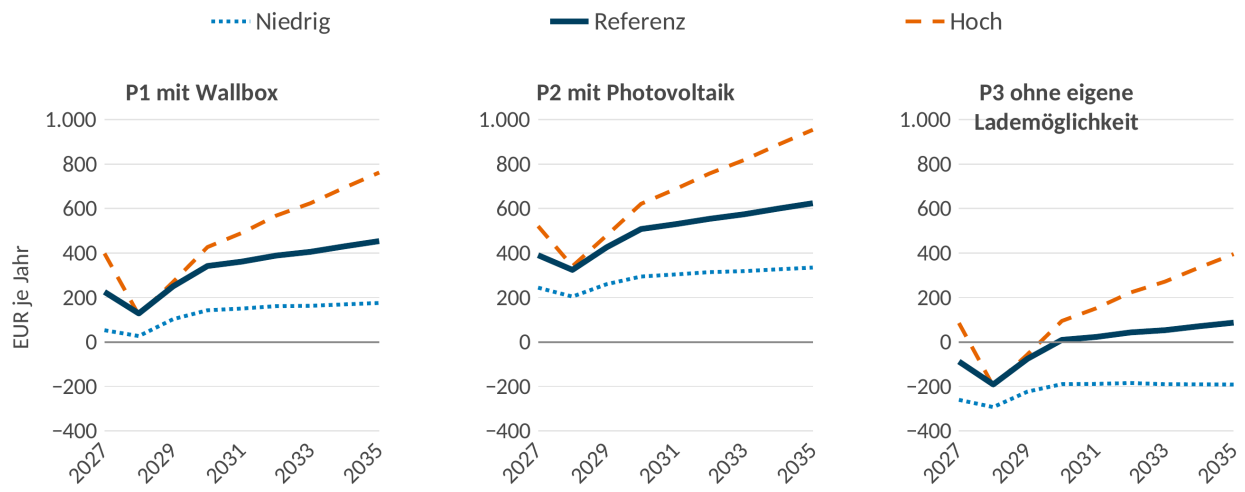
Die **Beimischung von Biokraftstoffen** dämpft den Anstieg in fossilen Preisspitzen, weil Biokraftstoffe diesen nur teilweise folgen. Gemessen an den beobachteten Großhandelspreisen stieg B7 im Frühjahr 2026 um 2 ct je Liter weniger als fossiler Diesel, in der Krise 2022 um 3 ct (7 % des Anstiegs). Je höher der biogene Anteil, desto größer die Dämpfung. Bei E85 betrug sie 2026 12 % des Anstiegs von Benzin, 2022 81 %. Die Werte für 2022 sind eher überzeichnet: Die Notierungen der Biokraftstoffe beginnen erst im August 2021, die Vergleichsbasis umfasst daher nur sechs Monate, und diese fielen in eine Phase

sehr hoher Biokraftstoffpreise. Bei Sorten mit HVO gab es 2026 keine Dämpfung, weil HVO in dieser Episode stärker stieg als Diesel. **Die Dämpfung ist damit keine feste Eigenschaft einer Sorte**, sondern hängt von der Lage auf den Märkten für Biokraftstoffe und ihre Rohstoffe ab.

Auf den biogenen Anteil einer Mischsorte fällt kein CO_2-Preis an. B7 trägt 2030 in der Referenz daher um 3 ct je Liter weniger CO_2-Kosten als fossiler Diesel. Steigt der Preis der Biokomponente mit dem CO_2-Preis (Grad der CO_2-Preisanpassung θ, Kap. 5.5), bleibt davon weniger, bei voller CO_2-Preisanpassung (θ = 1) 1 ct.

Die **Elektromobilität** dämpft nicht den Preis eines Liters, sondern die Kosten der Mobilität. Wer elektrisch fährt, kauft keinen Kraftstoff und zahlt den Preis von Ladestrom. Verglichen wird ein Elektroauto bei einer mittleren Jahresfahrleistung von 12.000 km (E-Control 2026b, nach Statistik Austria) mit einem Pkw mit Verbrennungsmotor (Verbrenner), für den ein Mix aus Diesel B7 und Benzin E10 nach dem Pkw-Bestand Ende 2025 steht (53 % Diesel, Statistik Austria 2026), beide als typische Neuwagen nach Typprüfwert (Kap. 5.10). Mit Wallbox (P1) spart ein Haushalt 2030 in der Referenz 340 EUR im Jahr, 2035 450 EUR (Abbildung 15). Das sind 27 % bzw. 33 % der Kosten des Verbrenners. Mit eigener Photovoltaik (P2) sind es 510 bzw. 620 EUR. Ohne eigene Lademöglichkeit (P3) bleibt 2030 kaum ein Vorteil (10 EUR), 2035 sind es 90 EUR. 2027 ist das Laden für P3 noch teurer als das Tanken (Ersparnis −90 EUR). Wer mehr oder weniger fährt, spart im selben Verhältnis mehr oder weniger. Andere Kostenunterschiede, etwa geringere Wartungskosten von Elektro-Pkw, sind in diesem Vergleich nicht berücksichtigt.

Abbildung 15: Ersparnis je Jahr mit Ladestrom gegenüber dem Verbrenner 2027–2035, Ladeprofile P1 bis P3 (EUR, nominal)



Quelle: AEA-Berechnung; Verbrenner: Mix aus Diesel B7 und Benzin E10 nach dem Pkw-Bestand Ende 2025 (Statistik Austria 2026); Kraftstoff und Ladestrom jeweils im selben Szenario

Auch in einem Krisenjahr unterscheiden sich die Kosten. Steigen wie 2026 vor allem Rohöl und Diesel, erhöhen sich die Kosten eines Verbrenners 2030 um rund 200 EUR im Jahr. Beim Laden mit Wallbox (P1) ändern sie sich kaum, weil der Strompreis im Großhandel in den gemessenen Monaten (Februar bis Juni 2026) wenig stieg. Ein Haushalt mit Elektroauto ist von einer solchen Krise daher weniger betroffen,

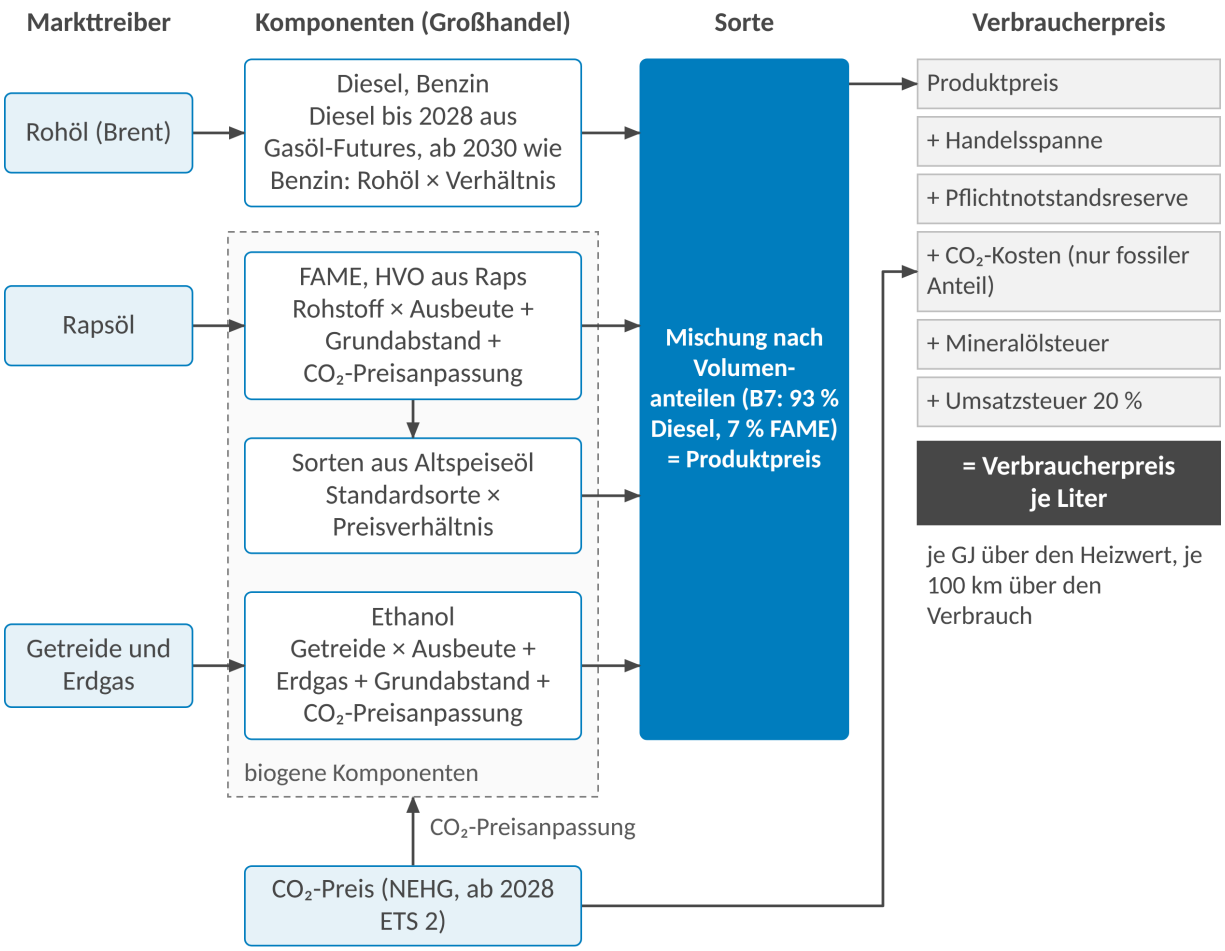
solange sie den Strompreis nicht erfasst. Nach Juni 2026 stieg auch der Strompreis deutlich (Kap. 4.1). Steigen wie 2022 auch Strom und Erdgas stark, erhöhen sich die Kosten des Ladens mit P1 um rund 260 EUR und damit stärker als jene des Verbrenners (190 EUR). Weil die Stromtarife dem Großhandelspreis mit einem Jahr Verzögerung folgen, fiele dieser Anstieg beim Laden erst im Jahr nach der Krise an. **Elektromobilität verringert so die Abhängigkeit von Krisen, die nur den Ölmarkt treffen, nicht aber von Krisen, die auch den Strommarkt erfassen.**

5 Methodik

Dieses Kapitel beschreibt, wie die Preise gerechnet wurden. Die Methode verbindet für jede Sorte und jede Ladekategorie Terminmärkte, publizierte Langfristpfade, historische Marktdaten und den Rechtsstand. Auf den Aufbau des Preises folgen Datenbasis, Markterwartung und Szenarien, danach die einzelnen Bestandteile von den Biokraftstoffen bis zum Ladestrom und zuletzt die preisbildenden Kräfte, die über die gerechneten Größen hinaus wirken. Die Darstellung konzentriert sich auf die tragenden Elemente und auf die Festlegungen, an denen die Ergebnisse am stärksten hängen.

5.1 Aufbau des Preises

Abbildung 16: Systematik der Preisbildung



Quelle: AEA

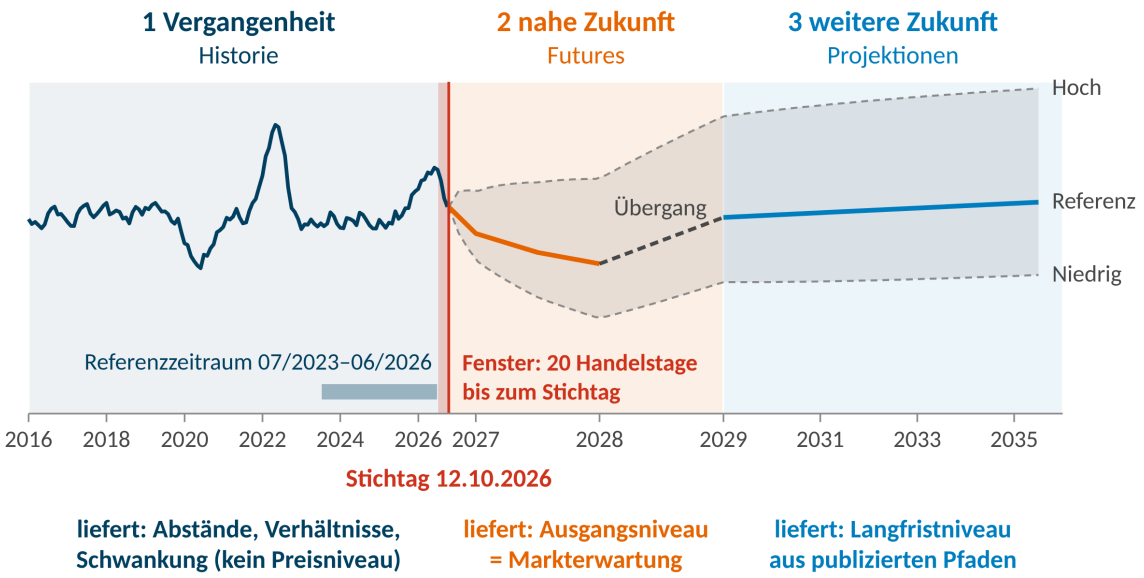
Der Preis jeder Sorte wird aus den Bestandteilen in Kap. 1.3 zusammengesetzt, für jedes Jahr und jedes Szenario je Liter (Abbildung 16). Zuerst werden die Großhandelspreise der Komponenten bestimmt:

Rohöl, Diesel und Benzin aus Futures und Langfristpfaden, Biokraftstoffe aus ihren Rohstoffen. Der Produktpreis einer Mischsorte ist dann der Mittelwert ihrer Komponenten, gewichtet mit ihrem Anteil am Volumen. Für B7 heißt das: 93 % des Liters kosten so viel wie fossiler Diesel, 4,55 % so viel wie Biodiesel (FAME) aus Raps und 2,45 % so viel wie FAME aus Altspeiseöl. Auf den Produktpreis kommen Handelsspanne, Pflichtnotstandsreserve, CO_2-Kosten, Mineralölsteuer und Umsatzsteuer.

CO_2-Kosten fallen nur auf den fossilen Anteil an, die Mineralölsteuer auf das ganze Volumen (Kap. 5.7). Für B7 ergibt das 2030 in der Referenz einen Produktpreis von 65 ct je Liter. Mit Handelsspanne (23 ct), Pflichtnotstandsreserve (1 ct), CO_2-Kosten (29 ct), Mineralölsteuer (39,7 ct) und Umsatzsteuer (31 ct) folgt der Verbraucherpreis von 189 ct je Liter. Heizwert und Pflichtnotstandsreserve einer Mischsorte sind das mit den Volumenanteilen gewichtete Mittel ihrer Komponenten. Aus dem Heizwert folgen die Preise je Gigajoule und mit dem Verbrauch die Preise je 100 km (Kap. 5.10).

5.2 Datenbasis und Stichtag

Abbildung 17: Drei Zeitabschnitte: Vergangenheit mit Referenzzeitraum, Fenster der 20 Handelstage bis zum Stichtag, nahe Zukunft mit Futures und Übergang, weitere Zukunft mit publizierten Pfaden; Band der Szenarien ab dem Stichtag



Quelle: AEA; schematisch, nicht maßstäblich, Zeitachse abschnittsweise gestreckt

Die Studie arbeitet mit drei Zeitbezügen (Abbildung 17):

- Der **Stichtag** ist der 12. Oktober 2026. Er legt den Wissensstand fest: Ausgaben, Verordnungen und Entwürfe, die danach erschienen sind, sind nicht berücksichtigt. Für Quellen ohne tägliche Kurse gilt der Stand Mitte Oktober 2026, für die Strompreiskurve der AEA der 20. Oktober 2026.
- Das **Fenster** sind die 20 Handelstage vom 15. September bis 12. Oktober 2026. Für Futures und Börsennotierungen gilt nicht der Kurs des Stichtags, sondern das Mittel über dieses Fenster, damit ein einzelner Ausschlag den Ausgangswert nicht bestimmt.

- Der **Referenzzeitraum** reicht für Großhandelsnotierungen von Juli 2023 bis Juni 2026. In ihm werden Abstände, Verhältnisse und Schwankungen gemessen, etwa der Grundabstand der Biokraftstoffe zu den Kosten ihrer Rohstoffe oder das Verhältnis von Diesel zu Rohöl. Er beginnt nach den stärksten Ausschlägen der Energiepreiskrise 2022 und umfasst drei volle Jahre.

Historische Preise dienen dazu, die Bestandteile des Preises und den Anstieg in Krisen zu bemessen. Verwendet werden die Rohölpreise der US Energy Information Administration ab 1987 (EIA 2026a), Großhandelsnotierungen für Diesel, Benzin und Biokraftstoffe ab 2021 (Quantum Commodity Intelligence 2026a, 2026b), die Verbraucherpreise in Österreich ab 2005 aus dem EU Weekly Oil Bulletin (Europäische Kommission 2026) und die Preise für Agrarrohstoffe und Erdgas der Weltbank (Weltbank 2026). Das Preisniveau ab 2027 kommt aus den Futures und den publizierten Pfaden.

5.3 Markterwartung und Langfristpfade

Für jeden Markttreiber gilt dieselbe Konstruktion in drei Zeitabschnitten (Abbildung 17). Solange Terminkontrakte (Futures) gehandelt werden, bestimmt ihr Kurs den Jahreswert. Futures zeigen die Markterwartung im Fenster bis zum Stichtag, der zentrale Pfad heißt deshalb „Markterwartung zum Stichtag“. Ein Lieferjahr gilt als gehandelt, wenn Kontrakte mit Lieferung in diesem Jahr an mindestens 10 der 20 Handelstage umgesetzt wurden. Im Jahr danach liegt der Pfad auf halbem Weg zum Langfristniveau, ab dem zweiten Jahr gilt das Langfristniveau aus publizierten Pfaden.

Die Langfristniveaus sind für Rohöl das Mittel aus EIA (2026b) und IEA (2025), für Erdgas der Pfad der IEA (2025) und für Getreide, Raps und Rapsöl der EU-Agrarausblick 2025–2035 (Europäische Kommission, GD AGRI 2025). Der CO_2-Preis und Strom folgen eigenen Konstruktionen (Kap. 5.8, 5.9).

Für Rohöl gelten 2027 und 2028 die ICE-Futures für Brent am Stichtag: im Mittel aller Monatskontrakte 87,4 USD je Barrel für 2027 und 77,6 USD für 2028. 2029 liegt Rohöl auf halbem Weg zum Langfristniveau, für 2035 im Mittel 77 USD je Barrel in Preisen 2025 (EIA 72, IEA 82 USD). Der Stichtag fällt in eine Phase hoher Rohölpreise. Die Futures zeigen einen deutlichen Rückgang von 2027 auf 2028, die Langfristpfade wurden vor dieser Hochpreisphase veröffentlicht. Die Kurse für Brent und Gasöl sind tägliche Notierungen um 16:30 Uhr Londoner Zeit (Quantum Commodity Intelligence 2026a). Weil zu ihnen kein Handelsvolumen vorliegt, ist ihr letztes Futures-Jahr auf 2028 festgelegt. Notierungen gibt es auch für spätere Lieferjahre bis in die 2030er-Jahre, ohne Volumen lässt sich aber nicht prüfen, ob in diesen Jahren tatsächlich gehandelt wurde.

Diesel folgt bis 2028 den ICE-Futures für Gasöl, danach dem Rohöl im Verhältnis des Referenzzeitraums: Je Barrel gerechnet kostete Diesel im Median das 1,31-Fache von Brent (eine Tonne Diesel sind 7,51 Barrel). Für 2027 lag dieses Verhältnis in den Futures beim 1,69-Fachen, der Markt erwartete am Stichtag also einen ungewöhnlich hohen Abstand zwischen Diesel und Rohöl. Benzin folgt in allen Jahren dem Rohöl (je Barrel das 1,15-Fache), weil der Studie keine Futures für Benzin vorliegen. Eurobob-Futures werden gehandelt, sind aber nicht Teil der Datengrundlage. US-Dollar werden mit Terminkursen derselben Fälligkeit umgerechnet, berechnet aus dem Kassakurs und dem Zinsunterschied zwischen Euro und US-Dollar (EZB 2026; Federal Reserve Board 2026).

5.4 Szenarien

Die Szenarien werden einmal für bestimmte Treiber festgelegt. Leittreiber ist Rohöl. Die Bänder der Szenarien stammen aus der Geschichte: Sie beruhen auf den Schwankungen des inflationsbereinigten Rohölpreises 1988–2025 und auf der Annahme, dass sich Abweichungen vom zentralen Pfad wie in der Vergangenheit allmählich abbauen (Rückkehr zum Mittelwert). Von einer Abweichung besteht ein Jahr später im Mittel noch der Anteil 0,85, sie halbiert sich also in rund 4 Jahren. Das Band umfasst 80 % der so berechneten Abweichungen und wird in den ersten Jahren rasch breiter, danach kaum noch. 2035 liegt Rohöl im Szenario Niedrig beim 0,54-Fachen und im Szenario Hoch beim 1,61-Fachen des zentralen Pfads, Brent in Preisen 2025 also bei rund 42 bzw. 124 USD je Barrel (Referenz 77 USD).

Erdgas und Agrarrohstoffe folgen dem Rohöl im Ausmaß ihrer historisch gemessenen Mitbewegung: Steigt Rohöl um 1 %, steigt Erdgas im Mittel um 1,12 %, Rapsöl um 0,48 % und Getreide um 0,36 %. Die übrigen Größen der folgenden Tabelle liegen im selben Szenario zusätzlich auf ihrem oberen bzw. unteren Wert. Die Szenarien Hoch und Niedrig sind daher ungünstige bzw. günstige Ränder. Die Szenarien bilden also keine Krisenjahre wie 2022 oder 2026 nach, sondern plausible Pfade über mehrere Jahre, in denen sich Abweichungen allmählich abbauen. Die Wirkung eines Krisenjahrs zeigt eine eigene Rechnung (Kap. 4.1).

Tabelle 6: Festlegungen je Szenario

Größe	Niedrig	Referenz	Hoch
Rohöl, Diesel, Benzin	zentraler Pfad × unterer Faktor	Markterwartung, dann Langfristniveau	zentraler Pfad × oberer Faktor
Erdgas, Agrarrohstoffe	folgen Rohöl	Markterwartung, dann Langfristniveau	folgen Rohöl
CO_2-Preis ab 2028	Veyt (Analysten)	Umweltbundesamt WEM	Umweltbundesamt WAM
Grundabstand Biokraftstoffe	unteres Quartil	Median	oberes Quartil
Preisverhältnis Sorten aus Altspeiseöl	unteres Quartil	Median	oberes Quartil
Preisabstand fortschrittlicher Sorten (B100-F, HVO100-F)	Preis der Sorte aus Abfällen	beobachteter Preisabstand	zusätzlich Abstand pflanzlicher zu abfallbasierter Ware
Grad der CO_2-Preisanpassung θ	0	0,5	1
Handelsspanne	unteres Quartil	arithmetisches Mittel	oberes Quartil
Strom, Großhandel	Referenz × unterer Faktor	Strompreiskurve der AEA	Referenz × oberer Faktor

Quelle: AEA; WEM, WAM: Szenarien des Umweltbundesamts mit bestehenden bzw. zusätzlichen Maßnahmen

Dass sich Abweichungen abbauen, ist ökonomisch begründet: Hohe Preise weiten das Angebot aus und dämpfen die Nachfrage. Weil die Schätzung aus 37 Jahrespaaren die Dauer von Abweichungen eher unterschätzt, ist das Band eher eng bemessen.

Alle Preise sind **nominal**, also in laufenden Preisen des jeweiligen Jahres. Ab 2027 gilt in allen Szenarien eine Inflation von 2,0 % je Jahr, die Standardannahme der AEA. Marktpreise aus Futures, EU-Agrarausblick und Strompreiskurve gehen in laufenden Preisen ein. Real angegebene Langfristpfade und Größen ohne Marktpreis wie Grundabstand, eingepreistes CO_2-Niveau, Handelsspanne, Pflichtnotstandsreserve und Netzentgelt steigen genau einmal mit der Inflation. Steuersätze wie Mineralölsteuer und Elektrizitätsabgabe bleiben nominal gleich und verlieren damit real an Gewicht. Für den EU-Agrarausblick und die Analystenprognose von Veyt ist keine Preisbasis angegeben, sie sind als nominal behandelt. **Inflationsbereinigte Werte** (Preise 2026) sind die nominalen Preise, auf das Preisniveau 2026 zurückgerechnet. Was das für die Ergebnisse heißt, zeigt Kap. 2.

5.5 Biokraftstoffe

Der Preis der Biokraftstoffe wird für alle Jahre aus dem Rohstoff abgeleitet (Abbildung 18): Rohstoffpreis mal Ausbeute, bei Ethanol zuzüglich Erdgas für die Herstellung, plus ein Grundabstand und eine CO_2-Preisanpassung. Die Rohstoffe folgen den Euronext-Futures (Euronext 2026) und danach dem EU-Agrarausblick, Erdgas den Futures für den österreichischen Handelspunkt CEGH VTP und danach dem Pfad der IEA.

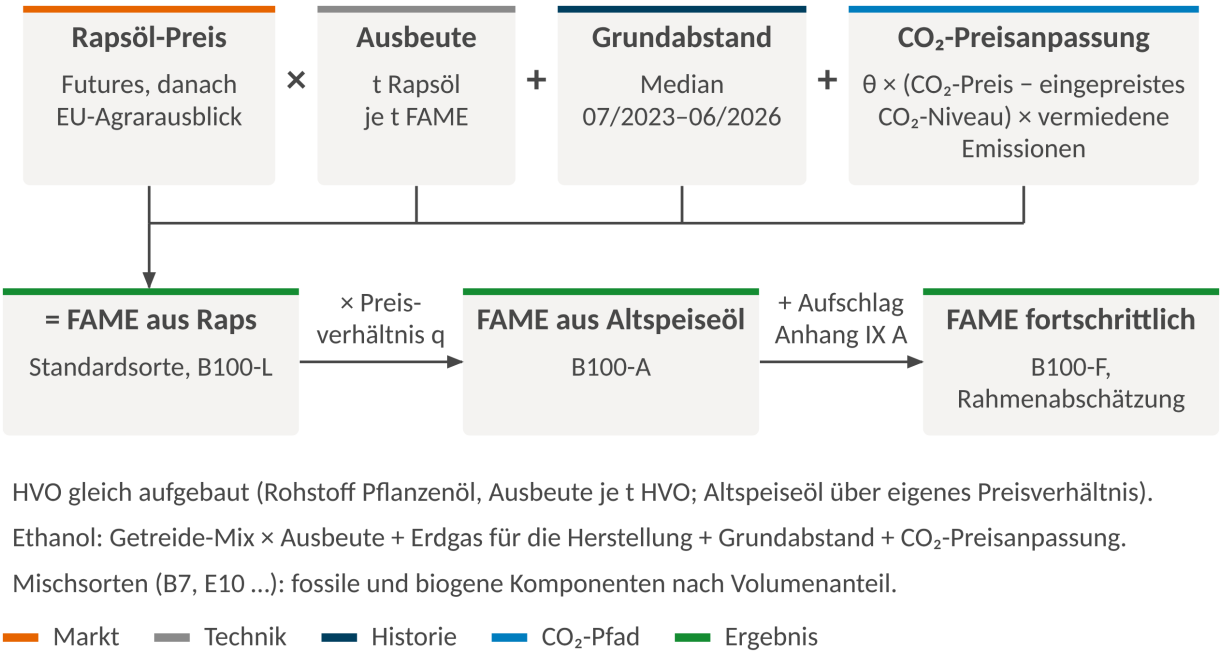
Der **Grundabstand** umfasst alles, was ein Biokraftstoff über die Kosten seines Rohstoffs hinaus kostet, unter anderem Verarbeitung, Transport, Nebenprodukte und die Marktlage. Er entspricht der Crack-Spanne fossiler Kraftstoffe zwischen Rohöl und Großhandelspreis, die Handelsspanne kommt bei beiden hinzu. Gemessen wird er je Monat des Referenzzeitraums für die drei Standardwaren FAME aus Raps, HVO aus Pflanzenöl und Ethanol. Bei Ethanol ist das Erdgas für die Herstellung als Rohstoff herausgerechnet, bei FAME und HVO liegt die Prozessenergie im Grundabstand. Für FAME heißt das: Eine Tonne FAME kostete im Median 130 EUR mehr als die 1,00 t Rapsöl, die für sie nötig sind. Die Referenz verwendet den Median, die Szenarien das untere und das obere Quartil. Sorten aus Altspeiseöl folgen der Standardware über ein festes Preisverhältnis: FAME aus Altspeiseöl kostet das 1,079-Fache von FAME aus Raps, HVO aus Altspeiseöl das 1,089-Fache von HVO aus Pflanzenöl (Median).

Für das erste Halbjahr 2026 nachgerechnet, weicht der Preis von FAME im Mittel um 5 % vom beobachteten Preis ab, bei Ethanol um 11 %. Für HVO aus Altspeiseöl erwartet der Markt 2027 einen deutlich höheren Preis als das Modell (Abweichung −17,4 %, Quantum Commodity Intelligence 2026b), HVO-Preise sind daher als „geringere Belastbarkeit“ gekennzeichnet.

Für B100-F und HVO100-F aus fortschrittlichen Rohstoffen gibt es keine Notierung für palmölfreie Ware nach Anhang IX Teil A. Die Untergrenze ist der Preis der abfallbasierten Sorte. Für den zentralen Wert gilt der beobachtete Preisabstand von Biodiesel aus Rohstoffen nach Anhang IX Teil A zu Altspeiseöl-Biodiesel (4,6 % im Median 07/2023–06/2026, für HVO übertragen). Die Obergrenze addiert den Abstand zwischen pflanzlicher und abfallbasierter Ware. Die Notierung enthält nach Angaben von

Marktteilnehmern wahrscheinlich auch Palmöl-Reststoffe, die in Österreich nicht anrechenbar sein sollen (Argus Media 2023). Die Preise von B100-F und HVO100-F sind daher eine Rahmenabschätzung.

Abbildung 18: Entstehung des Biokraftstoffpreises am Beispiel FAME



Quelle: AEA

Steigt der CO_2-Preis, verteuert sich der fossile Anteil, der biogene nicht, und die Nachfrage nach Biokomponenten steigt. Wie stark sich das im Preis der Biokomponente niederschlägt, beschreibt der **Grad der CO_2-Preisanpassung θ**: Je Tonne Biokomponente steigt der Preis um θ × (CO_2-Preis − eingepreistes CO_2-Niveau) × vermiedene fossile Emissionen (2,75 t CO_2 je t FAME, 3,26 je t HVO, 2,05 je t Ethanol). Das eingepreiste CO_2-Niveau ist der CO_2-Preis, der im Referenzzeitraum bereits in den Preisen und damit im Grundabstand enthalten war. In diesem Zeitraum galt der Fixpreis nach dem NEHG, der in Stufen stieg, im Mittel 49,8 EUR je Tonne in Preisen 2026. Abgezogen wird dieses Niveau vom jeweils geltenden CO_2-Preis, 2027 vom Fixpreis nach dem NEHG und ab 2028 vom Preis im ETS 2, damit der bereits enthaltene Teil nicht doppelt zählt. Es wird wie der Grundabstand mit der Inflation fortgeschrieben, 2035 sind es 59,5 EUR. Ein CO_2-Preis, der nur mit der Inflation steigt, verändert den Preis der Biokomponente daher nicht. Die Referenz rechnet mit dem Mittelwert θ = 0,5. Wo das Ergebnis an θ hängt, nennt die Studie die Spanne von 0 bis 1.

5.6 Handelsspanne

Die Handelsspanne ist der Abstand zwischen dem Verbraucherpreis ohne Steuern und dem Großhandelspreis der Sorte (Produktpreis). Gemessen wird sie für Diesel und Eurosuper 95 von Juli 2023 bis März 2026, also vor der befristeten Begrenzung der Preisspannen nach § 5aa Preisgesetz 1992 (Spritpreisbremse). Sie gilt seit 1. April 2026 für die meisten Anbieter bei Diesel B7 und Euro-Super E10

und ist befristet. Weil Diesel und Benzin Biokraftstoff enthalten, wird der Großhandelspreis der tatsächlichen Mischung abgezogen, mit den 2024 abgesetzten Anteilen (BMIMI 2025).

Die Handelsspanne enthält neben Transport, Lagerung, Tankstellenbetrieb, Vertrieb und Handel auch jene Kosten der Zielerfüllung nach der Kraftstoffverordnung, die im Referenzzeitraum über die beigemischte Menge hinaus weitergegeben wurden, etwa für zugekaufte Anrechnungen, Nachweise und Ausgleichsbeträge. Dieser Anteil wird mit der Handelsspanne fortgeschrieben. Alle Sorten tragen die Handelsspanne ihrer Standardsorte, auch B100 und HVO100. Sie tragen damit einen Kostenanteil, den sie selbst nicht verursachen, können aus ihrem Verkauf aber auch Erlöse erzielen, weil die Erfüllung der Pflichten auf Dritte übertragen werden kann (§ 7a Kraftstoffverordnung 2012). Beide Wirkungen gehen in entgegengesetzte Richtung. Die Preise enthalten keinen eigenen Bestandteil für Kosten oder Erlöse der Zielerfüllung. Gibt ein Anbieter den Wert der Anrechnung beim Verkauf reiner Biokraftstoffe weiter, liegt deren Preis unter dem hier ausgewiesenen.

Tabelle 7: Handelsspanne (ct je Liter, Preise 2026)

Sorte	Niedrig (unteres Quartil)	Referenz (Mittel)	Hoch (oberes Quartil)
Diesel	19,2	21,0	22,1
Eurosuper 95	17,5	18,5	19,2

Quelle: AEA-Berechnung aus EU Weekly Oil Bulletin und Großhandelsnotierungen (Diesel: Marker der ICE-Futures Gasöl; Benzin: Eurobob E5 abgeleitet)

5.7 Steuern und Pflichtnotstandsreserve

Tabelle 8: Mineralölsteuer je Sorte (EUR je 1.000 Liter)

Sorte	Steuersatz	Grundlage
D100	425	§ 3 MinStG 2022, ohne Biokraftstoffanteil
B7, B30, D-HVO20, R33	397	§ 3 MinStG 2022, mit mindestens 6,6 % biogenem Anteil
B100, HVO100, Bioethanol rein (nicht im Katalog)	0	§ 4 Abs. 1 Z 7 MinStG 2022, rein biogen und daher befreit
E0	515	§ 3 MinStG 2022, ohne Biokraftstoffanteil
E10, E20	482	§ 3 MinStG 2022, mit mindestens 4,6 % biogenem Anteil
E85	72,3	begünstigter Satz, Ethanolanteil erstattet (Bioethanolgemischverordnung)

Quelle: MinStG 2022; Bioethanolgemischverordnung; Abruf 07.10.2026

Die Mineralölsteuer wird je Liter erhoben, unabhängig vom Energiegehalt, und Mischsorten zahlen den begünstigten Satz auf das ganze Volumen. Bei E85 wird die Steuer auf den Ethanolanteil erstattet (Bioethanolgemischverordnung), effektiv ist nur der fossile Anteil besteuert. Reine Biokraftstoffe sind befreit, die Befreiung ist nicht befristet. Das bestimmt ihren Preisabstand zu den Mischsorten wesentlich. Die Sätze bleiben im Modell bis 2035 unverändert. Die befristete Absenkung 2026 (Spritpreisbremse, BMF 2026a) gilt längstens bis Ende November 2026 (§ 64 Abs. 5 MinStG 2022). Die Umsatzsteuer von 20 % fällt auch auf Mineralölsteuer und CO_2-Kosten an. Rund ein Sechstel jedes Preisanstiegs ist daher Umsatzsteuer. Die Pflichtnotstandsreserve deckt die Kosten der gesetzlichen Bevorratung nach dem Erdölbevorratungsgesetz 2012, je Liter nach dem Tarif 2026/2027 der Erdöl-Lagergesellschaft (Erdöl-Lagergesellschaft 2026) 1,07 ct bei Diesel und 0,96 ct bei Benzin, ohne Umsatzsteuer.

5.8 CO_2-Preis

Neben dem Rohölpreis bestimmt der CO_2-Preis die Bandbreite der fossilen und der Mischsorten am stärksten. Bis Ende 2027 gilt der nationale Fixpreis nach dem NEHG, 2027 55 EUR je Tonne CO_2 (BMF 2026b), in allen Szenarien gleich. Ab 2028 gilt der EU-Emissionshandel für Gebäude und Verkehr (ETS 2), in dem sich der Preis am Markt bildet. Offen sind auch Teile der Regeln: Die Reserve gegen Preisspitzen wurde rund um den Stichtag neu gefasst (cCarbon 2026a, 2026b), und weitere Änderungen bis zum Start des ETS 2 sind nicht ausgeschlossen. Die publizierten Pfade für den ETS 2 liegen 2030 zwischen 67 und 292 EUR je Tonne und 2035 zwischen 105 und 448 EUR je Tonne (Umweltbundesamt 2025; Günther et al. 2025; Agora Energiewende 2025). Die Pfade des Umweltbundesamts sind die CO_2-Preisannahmen der österreichischen Klimaprojektionen nach Empfehlung der Europäischen Kommission, keine Marktprognosen. Die Szenarien folgen damit den amtlichen österreichischen Annahmen, ohne eine davon auszuschließen, und ergänzen sie nach unten um eine Marktsicht. Die Referenz folgt dem Pfad WEM des Umweltbundesamts (117 EUR je Tonne 2030, 129 EUR 2035), das Szenario Hoch dem Pfad WAM (139 bzw. 192 EUR), das Szenario Niedrig der Analystenprognose von Veyt (67 bzw. 81 EUR). 2028 und 2029 führt der Pfad linear vom Fixpreis 2027 zum Wert für 2030.

Die ETS2-Futures wurden am Stichtag kaum gehandelt: An der EEX wurden ETS2-Kontrakte nur an 1 von 20 Handelstagen umgesetzt (EEX 2026). Ihr Kurs für 2030 von 79 EUR je Tonne ist eine Festsetzung der Börse ohne nennenswerten Handel. Die Referenz liegt darüber, nach dem Ende der Futures daher voraussichtlich auch über der Markterwartung. Der Stabilitätsmechanismus des ETS 2 gibt zusätzliche Zertifikate frei, wenn der Preis über 45 EUR je Tonne in Preisen 2020 steigt, und dämpft damit Preisspitzen (Rat der Europäischen Union 2026). Er ist keine Preisobergrenze, die Referenz liegt ab 2030 über dieser Schwelle. CO_2-Kosten fallen nur auf den fossilen Anteil an.

5.9 Ladestrom

Ladestrom wird je Ladekategorie aus Bestandteilen zusammengesetzt wie ein Kraftstoff: aus einem Energiepreis, der dem Großhandelspreis für Strom folgt, und aus Bestandteilen, die der Rechtsstand oder die Inflation bestimmen. Ausgangsjahr ist 2026 mit beobachteten Tarifen. Erlöse aus der Anrechnung von Ladestrom nach dem EEG-V gehören wie die Kosten der Zielerfüllung zum Gesamtsystem (Kap. 1.1).

Den Großhandelspreis liefert die Strompreiskurve der AEA (AEA 2026), eine stündliche Preiskurve für künftige Lieferzeiträume in der österreichischen Preiszone. Sie verbindet Day-Ahead-Preise, Terminkurse der EEX und für die Jahre danach Zielwerte eines Fundamentalmodells des Strommarkts. Diese Studie verwendet das Jahresmittel: 159 EUR je MWh 2027, 93 EUR 2030 und 63 EUR 2035. Die Kurve ist die Referenz der AEA für den Großhandelspreis in Österreich und wird unverändert übernommen. Strom wird weder an Rohöl noch an Erdgas gekoppelt. Sein Band stammt wie bei Rohöl aus den Schwankungen der Vergangenheit, gemessen an den inflationsbereinigten Day-Ahead-Monatsmitteln für Österreich von 01/2015 bis 08/2026 (Bundesnetzagentur 2026). Die Monate der Energiepreiskrise 2021 bis 2023 gehen voll ein, der obere Rand entspricht daher einem ungünstigen Verlauf wie in dieser Krise. 2030 reicht der Großhandelspreis im Band von 50 bis 179 EUR je MWh. Strom- und Kraftstoffszenarien sind unabhängig voneinander festgelegt.

Für Laden zu Hause mit Netzstrom (L1) gilt der Grenzpreis, also was eine zusätzlich geladene kWh im bestehenden Haushaltsvertrag kostet: Arbeitspreis der Fixpreisprodukte laut Tarifkalkulator der E-Control (E-Control 2026c), Netzentgelte, Erneuerbaren-Förderbeitrag, Elektrizitätsabgabe und Umsatzsteuer, 2026 zusammen 30,6 ct je kWh. Ab 2027 folgt der Energiepreis dem Großhandelspreis des Vorjahres, deshalb steigt L1 2027 auf 37 ct je kWh. Preisgarantien über 2027 und der ab 2027 eingeführte Leistungspreis im Netzentgelt sind nicht abgebildet. Beim Laden mit eigenem PV-Strom (L2) zählt, was der Haushalt für die Einspeisung erhalten hätte (OeMAG 2026). Für öffentliches Laden gilt der Median der Ad-hoc-Preise im Ladestellenverzeichnis der E-Control (E-Control 2026d), 56 ct je kWh an AC-Ladepunkten (L3) und 69,3 ct je kWh an Schnellladepunkten ab 150 kW (L4). Ihr Energieanteil folgt dem Großhandel, der Rest steigt mit der Inflation. Nach einer Befragung im Auftrag der E-Control entfallen auf Ad-hoc-Preise nur rund 13 % der öffentlichen Ladevorgänge, meist wird mit Ladekarte oder Ladevertrag geladen (E-Control 2026b). Solche Vertrags- und Abo-Tarife sind nicht Teil der Studie und können deutlich unter den Ad-hoc-Preisen liegen.

Die Ladeprofile gewichten die Kategorien mit ihrem Anteil an der Lademenge nach einer Befragung im Auftrag der E-Control aus dem Jahr 2025 (E-Control 2026b): 60 % zu Hause, 23 % öffentlich, 12 % am Arbeitsplatz und 4 % halböffentlich. Laden zu Hause entspricht L1, in P2 zu 53 % L2. Laden am Arbeitsplatz und halböffentlich entspricht L3, öffentliches Laden L4. P1 besteht damit zu 61 % aus L1, zu 16 % aus L3 und zu 23 % aus L4. Ohne eigene Lademöglichkeit (P3) wird die Menge, die andere zu Hause laden, an öffentlichen AC-Ladepunkten geladen (77 % L3, 23 % L4). Weil der als öffentlich angegebene Anteil ganz dem Schnellladen zugeordnet ist, liegen die Profilpreise eher hoch.

5.10 Energieinhalt, Verbrauch und Bezugsgrößen

Kraftstoffe lassen sich je Liter, je Energieeinheit und je 100 km vergleichen, und jede Bezugsgröße beantwortet eine andere Frage. Der Preis je Liter ist der ausgewiesene Verbraucherpreis. Er eignet sich für den Vergleich einer Sorte über die Jahre, zwischen Sorten aber nur bei gleichem Energieinhalt. Der Preis je GJ vergleicht die Energie unabhängig vom Fahrzeug, die Kosten je 100 km zeigen, was eine Fahrt kostet, und hängen zusätzlich vom Fahrzeug ab. Tabelle 9 nennt Dichte und Heizwert der Komponenten.

Im Alltag liegt der Verbrauch über dem Typprüfwert (Tabelle 10). Gerechnet wird mit dem Typprüfwert, mit dem Alltagsverbrauch ändert sich das Verhältnis von Laden und Tanken wenig (Kap. 3.1). Verglichen wird der typische Neuwagen je Antrieb, nicht dasselbe Fahrzeug, und Diesel-Neuwagen sind im Mittel größer. Alle flüssigen Sorten eines Antriebs werden mit demselben Energiebedarf gerechnet, der Volumenbedarf einer Mischsorte folgt aus ihrem Heizwert.

Tabelle 9: Dichte, Heizwert und Verbrauch je 100 km der Komponenten

Komponente	Dichte (kg/l)	Heizwert (MJ/kg)	Heizwert (MJ/l)	Liter je Liter fossil	Pkw	l/100 km
Diesel fossil	0,837	42,5	35,57	1,00	Diesel-Pkw	5,62
Benzin fossil	0,744	41,6	30,95	1,00	Otto-Pkw	5,72
FAME (Biodiesel)	0,890	37,0	32,93	1,08	Diesel-Pkw	6,07
HVO	0,770	44,0	33,88	1,05	Diesel-Pkw	5,90
Ethanol	0,780	27,0	21,06	1,47	Otto-Pkw	8,41

Quelle: Zollamt Österreich (2025), Dichte und Heizwert; Verbrauch: typischer Neuwagen nach Typprüfwert, Energiebedarf nach Tabelle 10; Liter je Liter fossil: Liter der Komponente mit derselben Energie wie ein Liter Diesel (FAME, HVO) bzw. Benzin (Ethanol)

Tabelle 10: Verbrauch je 100 km nach Typprüfwert (WLTP): Diesel und Benzin Mittel der Neuzulassungen Österreich 2024, Elektro EU-Mittel 2022

Antrieb	Verbrauch nach Typprüfwert	Mehrverbrauch im Alltag
Diesel	5,62 l	+18 %
Benzin	5,72 l	+24 %
Elektro	16,6 kWh ab Netz	+25 %

Quelle: BMIMI (2026), CO_2-Monitoring Pkw 2024, umgerechnet mit den Emissionsfaktoren; Elektro: EU-Mittel 2022 (EEA, nach Weiss et al. 2024); im Alltag: Europäische Kommission (2024), Elektro: Steinmetz et al. (2025), ab Netz einschließlich Ladeverlusten

Tabelle 11: Energiebedarf je 100 km nach Antrieb (typischer Neuwagen nach Typprüfwert)

Pkw	Energieinhalt	Verbrauch je 100 km	Energiebedarf je 100 km	Anteil am Diesel-Pkw
Diesel-Pkw	35,57 MJ/l	5,62 l	200 MJ	100 %
Otto-Pkw	30,95 MJ/l	5,72 l	177 MJ	89 %
Elektro-Pkw	3,6 MJ/kWh	16,6 kWh	60 MJ	30 %

Quelle: AEA-Berechnung nach Tabelle 10 und Tabelle 9; Energieinhalt und Verbrauch für Diesel und Benzin fossil, Mischsorten nach Heizwert; Elektro ab Netz einschließlich Ladeverlusten

Wirkungsgrad: Ein Elektro-Pkw braucht je 100 km nur 30 % der Energie eines Diesel-Pkw, ein Otto-Pkw 89 % (Tabelle 11). Der Unterschied zum Verbrenner kommt vor allem aus dem höheren Wirkungsgrad des Elektroantriebs, der den weitaus größeren Teil der zugeführten Energie in Bewegung umsetzt, während der Verbrennungsmotor den größeren Teil als Wärme abgibt, zum kleineren Teil aus Größe und Gewicht der typischen Neuwagen. Die Kosten je 100 km sind der Preis je kWh bzw. je Liter mal dem Verbrauch, bei Kraftstoffen dem der Sorte (Tabelle 9).

5.11 Preisbildende Kräfte

Die Matrix in Abbildung 19 ordnet die Kräfte, die Kraftstoff- und Ladestrompreise bis 2035 beeinflussen, nach Angebot, Nachfrage und regulatorischem Rahmen. Sie zeigt, welche in den Preisen gerechnet sind, welche beschrieben werden und welche in weiterführende Betrachtungen gehören. Die Pfeile geben die Richtung an, in die eine Kraft den Preis einer Sorte bewegt. Die gerechneten Kräfte sind in den vorigen Abschnitten beschrieben, die folgenden Absätze behandeln jene mit erkennbarer Wirkung auf einzelne Sorten.

Vier der beschriebenen Kräfte können einzelne Sorten spürbar verteuern. Der **Rückbau europäischer Raffinerien** betrifft vor allem Diesel: Die Kapazität in der EU, dem Vereinigten Königreich, Norwegen und der Schweiz lag Ende 2025 um 13 Mio. t Rohöl je Jahr unter jener von 2024 (FuelsEurope 2026), und 2026 erreichte der Abstand von Diesel zu Rohöl in Europa bis zu 100 USD je Barrel (IEA 2026). Das Modell schreibt nach dem Ende der Futures das Verhältnis von Diesel zu Rohöl aus dem Referenzzeitraum fort. Die **Nachfrage anderer Sektoren und Staaten** nach Abfallfetten betrifft Sorten aus Altspeiseöl: Nachhaltiger Flugkraftstoff wird überwiegend im selben Verfahren wie HVO hergestellt (EASA 2026), und die Mindestanteile nach ReFuelEU Aviation entsprechen 2035 bei gleichem Verbrauch dem 7-Fachen der 2025 gelieferten Menge. Die **Knappheit fortschrittlicher und Abfallrohstoffe** ist dauerhaft angelegt und betrifft vor allem B100-F und HVO100-F, weil ein großer Teil des bisherigen Angebots fortschrittlicher Rohstoffe aus Palmöl-Reststoffen stammte (Transport & Environment 2024), die in Österreich nicht anrechenbar sein sollen. Für B100-A, HVO100-A, B100-F und HVO100-F sind die Preise daher tendenziell Untergrenzen, Mischsorten sind nur mit dem Anteil der betroffenen Komponente berührt. **Agrarmarktkrisen** wie Dürren oder Missernten sind dagegen vorübergehend und verteuern die Anbaurohstoffe Raps, Pflanzenöl und Getreide unabhängig vom Rohöl. Im Modell folgen

Agrarrohstoffe in den Szenarien dem Rohöl, und das Krisenjahr misst Krisen, die von den Energiepreisen ausgingen. Eine Krise, die nur den Agrarmarkt trifft, ist daher nicht abgebildet. Sie würde vor allem B100-L, HVO100-L und Sorten mit hohem Ethanolanteil verteuern.

Die CO_2-Preisanpassung der Biokraftstoffe folgt aus dem CO_2-Preis, ist aber Verhalten des Marktes und keine Regel. In der Matrix steht sie deshalb beim Angebot. Im regulatorischen Rahmen würde die geplante Neufassung der Energiesteuerrichtlinie der EU reine Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen mit einer Mindeststeuer belegen (Europäische Kommission 2021). Sie war am Stichtag nicht beschlossen (Rat der Europäischen Union 2025). Offen sind zudem eine Angleichung des Dieselsatzes an den Benzinsatz, eine Verlängerung der befristeten Steuerabsenkung 2026, die Reform der Netzentgelte und strengere Anrechnungsbedingungen in Österreich. Eher preissenkend wirken der Hochlauf der Elektromobilität, Effizienzgewinne der Fahrzeuge, die Preiselastizität der Nachfrage und der Ausbau von Produktionskapazitäten. Die Elektromobilität erhöht zugleich die Stromnachfrage und wirkt damit auf den Preis von Ladestrom tendenziell steigernd. In fossilen Preisspitzen steigen Biokraftstoffe zudem deutlich weniger als Diesel und Benzin (Kap. 4.2). Der Quotenpfad des EEG-V und die Anrechnung erneuerbaren Stroms gehören in eine Betrachtung des Gesamtsystems (Kap. 1.1).

Abbildung 19: Matrix der preisbildenden Kräfte nach Angebot, Nachfrage und regulatorischem Rahmen und nach ihrer Behandlung in der Studie

	Angebot	Nachfrage	Regulatorischer Rahmen
In den Preisen gerechnet	↕ Rohöl und Mitteldestillate ↕ Agrarrohstoffe und Erdgas ↓ Entkopplung biogener Preise in Krisen ↕ Wechselkurs Euro zu US-Dollar ↕ Großhandelspreis Strom ↕ Handelsspanne ↑ CO_2-Preisanpassung der Biokraftstoffe		↑ CO_2-Bepreisung ↓ Biogener Anteil ohne CO_2-Kosten
Nur beschrieben	↑ Logistikzuschlag Kleinmengen ↑ Knappheit fortschrittlicher und Abfallrohstoffe ↑ Rückbau europäischer Raffinerien ↑ Handelspolitik bei Biokraftstoffen ↓ Ausbau der Produktionskapazitäten ↓ Einfuhren aus Drittstaaten ↑ Agrarmarktkrisen (Dürre, Missernten)	↑ Nachfrage anderer Sektoren und Staaten ↓ Hochlauf der Elektromobilität (Kraftstoffe) ↓ Effizienzgewinne der Fahrzeuge ↓ Preiselastizität der Nachfrage ↑ Stromnachfrage der Elektromobilität (Ladestrom)	↑ Dieselsatz wie Benzinsatz ↓ Steuerabsenkung 2026 verlängert ↕ Netzentgeltreform und Förderbeitrag ↑ Anrechnungsbedingungen in Österreich ↑ Energiesteuerrichtlinie ↑ Nachweis- und Zertifizierungspflichten ↓ Stabilitätsmechanismus des ETS 2 ↓ Flexibilitäten der Zielerfüllung
Gegenstand weiterführender Betrachtungen			↑ Quotenpfad des EEG-V ↓ Anrechnung erneuerbaren Stroms

↑ preissteigernd ↓ preissenkend ↕ in beide Richtungen

Quelle: AEA

5.12 Grenzen der Aussagen

Für die Einordnung der Ergebnisse sind vor allem folgende Punkte wichtig:

- Der Stichtag fällt in eine Phase hoher Rohöl- und Dieselpreise, die Langfristpfade stammen aus der Zeit davor. Für Benzin liegen der Studie keine Futures vor.
- Der CO_2-Preis ab 2028 bildet sich erst am Markt. Die publizierten Pfade streuen stark, die Referenz liegt über den kaum gehandelten Börsenkursen, und auch die Regeln des ETS 2 können sich noch ändern.
- Biogene Großhandelsnotierungen liegen ab 2021 vor. Grundabstand, Preisverhältnisse und Handelsspanne stützen sich daher auf den Referenzzeitraum 2023 bis 2026. HVO und Sorten aus fortschrittlichen Rohstoffen sind mit größerer Bandbreite abgeschätzt. Krisen, die nur den Agrarmarkt treffen, sind nicht abgebildet.
- Die Handelsspanne enthält Kosten der Zielerfüllung nach der Kraftstoffverordnung in nicht bestimmbarer Höhe.
- Das Band für den Großhandelspreis Strom stützt sich auf die Jahre 01/2015 bis 08/2026 mit einer einzigen großen Krise. Die Ladeprofile stützen sich auf eine Befragung.

Literaturverzeichnis

AEA – Österreichische Energieagentur (2026): Hourly Price Forward Curve (HPFC) für die österreichische Strompreiszone, stündlich bis 2040: EPEX Day-Ahead-Preise bis 20.10.2026, EEX-Terminkurse (Monats-, Quartals-, Jahreskontrakte), Zielwerte eines fundamentalen Strommarktmodells. Wien, Stand 20.10.2026.

Agora Energiewende (2025): ETS2 revenue simulation tool, Version 1. Berlin, Dezember 2025 (Zusammenstellung der Preisprognosen von Veyt, BloombergNEF und ClearBlue Markets).

Argus Media (2023): Germany removes brown grease from advanced feedstocks. Marktbericht, 30.01.2023 (Angaben von Marktteilnehmern).

Bioethanolgemischverordnung, BGBl. II Nr. 378/2005, in der geltenden Fassung (zuletzt BGBl. II Nr. 579/2020).

BMF – Bundesministerium für Finanzen (2026a): Treibstoffpreisabfederungsverordnung Oktober 2026.

BMF – Bundesministerium für Finanzen (2026b): Nationales Emissionszertifikatehandelsgesetz 2022 – Entwicklung und Handelsphasen. Stand 18.02.2026.

BMIMI – Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (2025): Erneuerbare Kraftstoffe und Energieträger im Verkehrssektor in Österreich 2025. Wien, Stand 13.01.2026.

BMIMI – Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (2026): CO2-Monitoring Pkw 2024. Wien, Datenstand Dezember 2025.

Bundesnetzagentur (2026): SMARD.de – Strommarktdaten, Großhandelspreise Day-Ahead, Gebotszone Österreich. Abruf Oktober 2026.

cCarbon (2026a): European Parliament Backs Changes To ETS Market Stability Reserve. Meldung, 16.09.2026.

cCarbon (2026b): EU Council Adopts Rules To Strengthen ETS2 Market Stability Reserve Ahead Of 2028 Launch. Meldung, 13.10.2026.

E-Control (2026a): Presseaussendung zur neuen Entgeltstruktur der Netzentgelte ab 2027, OTS, 12.10.2026.

E-Control (2026b): Wie lädt Österreich? Das Update zum öffentlichen Laden in der E-Mobilität. Präsentation D. Hantigk, 25.02.2026; darin Befragung „Potenzial E-Mobility in Österreich“, Peter Hajek Public Opinion Strategies, n = 838, Feld 30.12.2025–11.02.2026.

E-Control (2026c): Tarifkalkulator, Energiepreise Haushalt, 3.500 kWh, Lastprofil H0, Landeshauptstädte, Abfrage 14.10.2026.

E-Control (2026d): Ladestellenverzeichnis, Export der Ladepunktdaten aller Bundesländer, Stand 09.10.2026.

EASA – Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (2026): EU sustainable aviation fuel supply exceeds 2025 ReFuelEU Aviation target. Pressemitteilung zum ReFuelEU Aviation Annual Technical Report 2026, 17.09.2026.

EEX – European Energy Exchange (2026): Natural Gas Futures CEGH VTP, EU ETS2 Futures (FEU2) und Austrian Power Futures, Abrechnungskurse, Volumen und Open Interest, 03.06.–30.06.2026 und 15.09.–12.10.2026 (Datenstand 19.10.2026). Natural Gas Futures CEGH VTP, vorderster Monatskontrakt, Abrechnungskurse 07/2023–06/2026 (EEX-Archiv).

EIA – U.S. Energy Information Administration (2026a): Europe Brent Spot Price FOB, täglich. Abruf 07.10.2026.

EIA – U.S. Energy Information Administration (2026b): Annual Energy Outlook 2026, Tabelle 12 (Petroleum and Other Liquids Prices). Washington.

electrive (2025): OMV schließt alle H2-Tankstellen in Österreich. electrive.net, 24.04.2025, aktualisiert 15.05.2025.

Erdöl-Lagergesellschaft (2026): Erdöl-Lagergesellschaft m.b.H., Bevorratungstarife. Webseite, Abruf 07.10.2026.

Erdölbevorratungsgesetz 2012 (EBG 2012), BGBl. I Nr. 78/2012, in der geltenden Fassung.

Euronext (2026): Commodity futures – Milling Wheat (EBM), Rapeseed (ECO), Corn (EMA), Settlement prices, volume and open interest, 15.09.–12.10.2026 (Abruf 14.10.2026) und 03.06.–30.06.2026 (Abruf 21.10.2026).

Europäische Kommission (2021): Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Restrukturierung der Rahmenvorschriften der Union zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (Neufassung). COM(2021) 563 final, Brüssel, 14.07.2021.

Europäische Kommission (2024): Report on the real-world CO2 emissions of new cars and vans based on data from on-board fuel consumption monitoring devices. COM(2024) 122 final, Brüssel, 18.03.2024.

Europäische Kommission (2025): Mitteilung der Kommission – Leitlinien zu den Zielen für den Verbrauch erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs in Industrie und Verkehr nach Art. 22a, 22b und 25 der Richtlinie (EU) 2018/2001. C/2025/2983, ABl. C, 27.05.2025.

Europäische Kommission (2026): Weekly Oil Bulletin – Price developments 2005 onwards; Oil Bulletin Duties and taxes. Abruf 07.10.2026.

Europäische Kommission, GD AGRI (2025): EU agricultural outlook for markets, income and environment 2025–2035. Brüssel, Dezember 2025; Datentabellen im Agri-food Data Portal, Abruf 14.10.2026.

EZB – Europäische Zentralbank (2026): Referenzkurs US-Dollar je Euro, täglich (EXR.D.USD.EUR.SP00.A); Zinsstrukturkurve des Euroraums, Staatsanleihen mit AAA-Rating, Svensson-Parameter (YC.B.U2.EUR.4F.G_N_A.SV_C_YM). ECB Data Portal, Abruf 21.10.2026.

Federal Reserve Board (2026): The U.S. Treasury Yield Curve: 1961 to the Present, Datei feds200628.csv (Methode: Gürkaynak, R. S., Sack, B., Wright, J. H. (2007): The U.S. Treasury yield curve: 1961 to the present. Journal of Monetary Economics, doi 10.1016/j.jmoneco.2007.06.029). Abruf 21.10.2026.

FuelsEurope (2026): Statistical Report 2026. Brüssel.

Günther, C., Pahle, M., Govorukha, K., Osorio, S., Fotiou, T. (2025): Carbon prices on the rise? Shedding light on the emerging second EU Emissions Trading System (EU ETS 2). Climate Policy, online veröffentlicht 16.04.2025, doi 10.1080/14693062.2025.2485196.

IEA – International Energy Agency (2025): World Energy Outlook 2025. Paris.

IEA – International Energy Agency (2026): Oil Market Report – October 2026. Paris, 14.10.2026.

Kraftstoffverordnung 2012 (KVO 2012), BGBl. II Nr. 398/2012, in der geltenden Fassung (§ 7a: Übertragung der Erfüllung von Verpflichtungen auf Dritte).

Mineralölsteuergesetz 2022 (MinStG 2022), BGBl. Nr. 630/1994, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 82/2026.

Nationales Emissionszertifikatehandelsgesetz 2022 (NEHG 2022), in der geltenden Fassung.

OeMAG – Abwicklungsstelle für Ökostrom AG (2026): Marktpreis; Marktpreise 2024 und 2025; Berechnungsgrundlagen Marktpreis. Abruf 14.10.2026.

Preisgesetz 1992 (PreisG), BGBl. Nr. 145/1992, in der geltenden Fassung (Art. 2 § 5aa).

OMV (2025): OMV präsentiert bahnbrechende Technologien in der Raffinerie Schwechat und kündigt Investition in große 140 Megawatt Anlage für grünen Wasserstoff an. Pressemitteilung, Wien/Schwechat, 28.05.2025.

Quantum Commodity Intelligence (2026a): ICE Futures Markers 16:30 London: Brent (Fälligkeiten M+2 bis M+25, rollierender Frontmonat) und Low Sulphur Gasoil (M+1 bis M+24, Kalendermonat), Tageswerte 03/2021–12.10.2026, Abruf 22.10.2026.

Quantum Commodity Intelligence (2026b): Assessments Biofuels (Ethanol T2 Barge FOB ARA ETFARS, Ethanol T2 vs Gasoline Eurobob E5 ETFARM, Rapeseed Oil FOB Dutch Mill, RME, UCOME und Advanced FAME 0 Biodiesel Barge FOB ARA Premium, HVO (Crop) und HVO (UCO) Barge FOB ARA Premium, Ethanol T2 Barge FOB ARA Crush Margin Corn und Wheat), Daten bis 12.10.2026 und Spezifikationen (Download 13.10.2026).

Rat der Europäischen Union (2025): Tagung des Rates Wirtschaft und Finanzen, 13.11.2025, Ergebnisse der Tagung.

Rat der Europäischen Union (2026): ETS2 market stability reserve: Council and Parliament reach provisional agreement. Pressemitteilung, 11.06.2026.

Richtlinie (EU) 2023/2413 (RED III) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Änderung der Richtlinie (EU) 2018/2001, der Verordnung (EU) 2018/1999 und der Richtlinie

98/70/EG im Hinblick auf die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2015/652 des Rates.

Statistik Austria (2026): Kfz-Bestand 2025 nach Bundesland und Kraftstoffart bzw. Energiequelle. Wien, Stichtag 31.12.2025 (Abruf 27.10.2026); Pressemitteilung 14 117-036/26, 24.02.2026.

Steinmetz, M., Onverwagt, H., Bhoraskar, A. (2025): Real-world fuel consumption and energy consumption of passenger cars and light commercial vehicles in the Netherlands 2024. TNO-Bericht 2025 R10815, Den Haag, 29.04.2025.

Transport & Environment (2024): The advanced and waste biofuels paradox. Brüssel, Juli 2024.

Umweltbundesamt (2025): Energie- und Treibhausgas-Szenarien 2025. Report REP-0995, Wien.

Verordnung (EU) 2023/2405 zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (ReFuelEU Aviation).

Weiss, M., Winbush, T., Newman, A., Helmers, E. (2024): Energy Consumption of Electric Vehicles in Europe. Sustainability 16(17), 7529.

Weltbank (2026): Commodity Price Data (The Pink Sheet), Monthly prices. Stand 02.10.2026.

Wirtschaftskammer Österreich (2026): Vorsteuerabzug bei PKW und Kombi. Wien, Stand 01.02.2026, Abruf 29.10.2026.

Zollamt Österreich (2025): Nationale Standardfaktoren für Brennstoffe für den Europäischen Emissionshandel 2 und dem Nationalen Emissionszertifikatehandelsgesetz. Stand März 2025.

Hilfsmittelverzeichnis

Datenaufbereitung, Modellbau, Abbildungen und Texte wurden von der Österreichischen Energieagentur teilweise KI-gestützt erstellt, unter Verwendung von Claude (Anthropic), Oktober und November 2026. Alle Inhalte wurden fachlich geprüft und verantwortet von der Österreichischen Energieagentur.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bandbreite aller Sorten 2027, 2030 und 2035: Szenario Niedrig bis Hoch und Referenz (EUR je Liter, nominal, einschließlich Steuern) 3
Abbildung 2: Kosten der Fahrleistung 2027, 2030 und 2035: Kosten je 100 km nach Sorte und Ladeprofil, Bandbreite der Szenarien und Referenz (EUR, nominal, einschließlich Steuern) 4
Abbildung 3: Zwei Wege zu weniger fossilen CO_2-Emissionen im Verkehr: Ersetzen nach dem EEG-V und Bepreisen über den CO_2-Preis 9
Abbildung 4: Bandbreite aller Sorten 2027, 2030 und 2035: Szenario Niedrig bis Hoch und Referenz (EUR je Liter, nominal, einschließlich Steuern) 13

Abbildung 5: Verbraucherpreise der Dieselsorten je Liter 2027–2035 (EUR, nominal, einschließlich Steuern) 14
Abbildung 6: Verbraucherpreise der Benzinsorten je Liter 2027–2035 (EUR, nominal, einschließlich Steuern) 15
Abbildung 7: Verbraucherpreise der reinen Biokraftstoffe je Liter 2027–2035 (EUR, nominal, einschließlich Steuern) 16
Abbildung 8: Preisbestandteile 2027, 2030 und 2035, Referenz (ct je Liter, nominal) 17
Abbildung 9: Ladestrom je Ladekategorie 2027–2035 (ct je kWh, nominal, einschließlich Steuern und Abgaben) 21
Abbildung 10: Bestandteile des Ladestrompreises 2027, 2030 und 2035, Referenz (ct je kWh, nominal) 22
Abbildung 11: Ladestrom je Ladeprofil 2027–2035 (ct je kWh, nominal, einschließlich Steuern und Abgaben) 23
Abbildung 12: Kosten je 100 km 2027–2035, Referenz: Ladeprofile P1 bis P3 und Kraftstoffe B7 und E10 (EUR, nominal) 25
Abbildung 13: Kosten der Fahrleistung 2027, 2030 und 2035: Kosten je 100 km nach Sorte und Ladeprofil, Bandbreite der Szenarien und Referenz (EUR, nominal, einschließlich Steuern) 26
Abbildung 14: Krisenjahr 2030: Verbraucherpreis in der Referenz und Zusatzeffekt einer Krise nach dem Muster 2022 (Energiepreiskrise) und 2026 (Ölpreiskrise) (ct je Liter, einschließlich USt) 27
Abbildung 15: Ersparnis je Jahr mit Ladestrom gegenüber dem Verbrenner 2027–2035, Ladeprofile P1 bis P3 (EUR, nominal) 29
Abbildung 16: Systematik der Preisbildung 31
Abbildung 17: Drei Zeitabschnitte: Vergangenheit mit Referenzzeitraum, Fenster der 20 Handelstage bis zum Stichtag, nahe Zukunft mit Futures und Übergang, weitere Zukunft mit publizierten Pfaden; Band der Szenarien ab dem Stichtag 32
Abbildung 18: Entstehung des Biokraftstoffpreises am Beispiel FAME 36
Abbildung 19: Matrix der preisbildenden Kräfte nach Angebot, Nachfrage und regulatorischem Rahmen und nach ihrer Behandlung in der Studie 43

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Katalog der zu betrachtenden Kraftstoffe (Volumenanteile) 11
Tabelle 2: Bestandteile des Preises 12
Tabelle 3: Verbraucherpreise je Liter 2027, 2030 und 2035 nach Sorte und Szenario (EUR, nominal, einschließlich Steuern) 17
Tabelle 4: Verbraucherpreis je Liter, je GJ und je 100 km 2030, Referenz (EUR, nominal, einschließlich Steuern) 19
Tabelle 5: Ladestrom je Ladekategorie und Ladeprofil 2027, 2030 und 2035 (ct je kWh, nominal, einschließlich Steuern und Abgaben) 23
Tabelle 6: Festlegungen je Szenario 34
Tabelle 7: Handelsspanne (ct je Liter, Preise 2026) 37

Tabelle 8: Mineralölsteuer je Sorte (EUR je 1.000 Liter) 37
Tabelle 9: Dichte, Heizwert und Verbrauch je 100 km der Komponenten 40
Tabelle 10: Verbrauch je 100 km nach Typprüfwert (WLTP): Diesel und Benzin Mittel der Neuzulassungen Österreich 2024, Elektro EU-Mittel 2022 40
Tabelle 11: Energiebedarf je 100 km nach Antrieb (typischer Neuwagen nach Typprüfwert) 41

Abkürzungsverzeichnis

AC	Wechselstrom (Alternating Current)
AEA	Österreichische Energieagentur – Austrian Energy Agency
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
CEGH VTP	virtueller Handelspunkt des Central European Gas Hub (Österreich)
CO_2	Kohlenstoffdioxid
EASA	Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (European Union Aviation Safety Agency)
EEA	Europäische Umweltagentur (European Environment Agency)
EEG-V	Erneuerbaren-Energien-Gesetz Verkehr
EEX	European Energy Exchange
EIA	U.S. Energy Information Administration
ETS, ETS 2	Emissionshandelssystem (Emissions Trading System); ETS 2: EU-Emissionshandel für Gebäude, Straßenverkehr und weitere Sektoren
EZB	Europäische Zentralbank
FAME	Fettsäuremethylester (Biodiesel)
GD AGRI	Generaldirektion Landwirtschaft und ländliche Entwicklung der Europäischen Kommission
HVO	hydriertes Pflanzenöl (Hydrotreated Vegetable Oil)
ICE	Intercontinental Exchange
IEA	Internationale Energieagentur
L1–L4	Ladekategorien (Kap. 1.2)
MinStG 2022	Mineralölsteuergesetz 2022
MWh	Megawattstunde
NEHG	Nationales Emissionszertifikatehandelsgesetz 2022
OeMAG	OeMAG Abwicklungsstelle für Ökostrom AG
P1–P3	Ladeprofile (Kap. 1.2)
PV	Photovoltaik
RED III	Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001 i.d.F. 2023/2413
RFNBO	erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (Renewable Fuels of Non-Biological Origin)
SNE-G-V	Systemnutzungsentgelte-Grundsatzverordnung
USt	Umsatzsteuer
WAM, WEM	Szenarien mit zusätzlichen bzw. mit bestehenden Maßnahmen (With Additional / With Existing Measures)
WLTP	weltweit harmonisiertes Prüfverfahren für Pkw (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure)

Über die Österreichische Energieagentur – Austrian Energy Agency (AEA)

Die Österreichische Energieagentur steht für fundiertes Fachwissen und praxistaugliche Lösungen. Wir liefern verlässliche Antworten für eine sichere, saubere und leistbare Energiezukunft. Wir geben Orientierung in instabilen Zeiten und zeigen, wie Österreich mit erneuerbarer Energie, Effizienz und innovativen Technologien unabhängiger und langfristig wettbewerbsfähig wird.

Mehr als 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus vielfältigen Fachrichtungen beraten auf wissenschaftlicher Basis Politik, Wirtschaft, Verwaltung sowie internationale Organisationen. Sie unterstützen diese beim Umbau des Energiesystems sowie bei der Umsetzung von Maßnahmen für eine gelungene Energiewende und industrielle Transformation.

Die Österreichische Energieagentur setzt zudem im Auftrag des Bundes die Klimaschutzinitiative klima**aktiv** um.

Der Bund, alle Bundesländer, bedeutende Unternehmen der Energiewirtschaft und der Transportbranche, Interessenverbände sowie wissenschaftliche Organisationen sind Mitglieder unserer Agentur. Und das seit 1977.

Besuchen Sie uns auf unserer Website: energyagency.at.


AUSTRIAN ENERGY AGENCY