BAU INDUSTRIE

Wir machen Bauen zur Branche.

Brancheninfo Bau

„DIE AUFGRUND DES IRANKRIEGS GESTIEGENEN ÖLPREISE HATTEN ZU STARKEN PREISSTEIGERUNGEN UND -SCHWANKUNGEN BEI DIESELKRAFTSTOFF UND BITUMEN GEFÜHRT.“

Kraus / 20.10.2026

Die bei einzelnen Baumaterialien bis zum Berichtsmonat Februar 2026 zu beobachtende Preisberuhigung hat seit März dieses Jahres ein Ende. Die zwischenzeitig stark gestiegenen Ölpreise hatten zu starken Preissteigerungen bei Dieselkraftstoff und Bitumen geführt. Aktuell entwickeln sich die Preise sehr volatil.

Die Preise für Öl und Gas sind aufgrund des anhaltenden Irankriegs deutlich gestiegen: Terminkontrakte für Erdgas an der Amsterdamer Energiebörse lagen zwischenzeitig um bis zu 35 % höher. Für ein Fass Rohöl der Sorte Brent wurden bis zu 120 Dollar aufgerufen. Grund waren die Sperrung der Straße von Hormus sowie die Angriffe auf Gasfelder, Förder- und Industrieanlagen sowohl im Iran wie auch in den benachbarten Golfstaaten. Anders als die Sperrung der Meerenge sind Schäden an der Energieinfrastruktur keine vorübergehende Erscheinung. So wird etwa die Reparatur der beschädigten LNG-Anlagen in Katar nach Angaben von Qatar Energy drei bis fünf Jahre dauern. Nach Drohnenangriffen auf die saudi-arabische East-West-Pipeline musste diese zwischenzeitig stillgelegt werden, womit ein weiterer wichtiger Transportweg für Energieträger blockiert war.

Hinzu kommt, dass die Ölreserven in China zur Neige gehen und die Erhöhung der dortigen Importmengen für mehr Nachfragedruck auf dem Markt sorgt. Zeitgleich sanken die Lagerbestände für Diesel in den USA was dort zu Preissteigerungen und Diskussionen über Beschränkungen von Dieselexporten geführt hat. Zudem steigt die Nachfrage nach Ölprodukten saisonal bedingt an. Es könnte somit davon ausgegangen werden, dass die derzeitige starke Volatilität auf dem Öl- und Dieselmarkt in Kürze von einer weiteren Preissteigerungswelle abgelöst wird.

Allerdings haben sich Anfang Oktober 2026 die Staats- und Regierungschefs der G7-Staaten (darunter Deutschland, Frankreich und die USA) darauf verständigt, über einen Zeitraum von vier Monaten bis zu 100 Millionen Barrel Diesel und Rohöl koordiniert auf den Markt zu bringen. Die Internationale Energieagentur (IEA), die aus 32 Mitgliedsländern besteht, zog Mitte Oktober 2026 nach und beschloss, die bereits im März 2026 vereinbarte historische Rekordfreigabe von insgesamt 400 Millionen

Barrel beschleunigt abzuschließen. Von dieser Gesamtmenge waren bis dahin rund 330 Millionen Barrel geflossen. Die verbleibenden rund 100 Millionen Barrel werden nun zügig auf den Markt kommen, wobei aufgrund akuter Engpässe gezielt Dieselkraftstoff priorisiert wird (allein über 20 Millionen Barrel Diesel).

Laut eines Energieexperten liegt die wahre Energiekrise derzeit bei nachgelagerten raffinierten Produkten wie Diesel. Derzeit priorisieren die Produzenten am Golf und die Reedereien vor allem Rohöl, wenn sie die Durchfahrt durch die Straße von Hormus wagen, da es unkomplizierter transportiert werden kann. Nach Schätzungen der Bank of America sind aber derzeit weltweit fast 8 % der Raffineriekapazitäten außer Betrieb. Dies führt zu einem starken Anstieg der Marge zwischen Rohöl und fertigen Produkten.

Hinzu kommt, dass auch bei zwischenzeitig wieder steigenden Exportmengen aus den Golf-Staaten inkl. Saudi-Arabien die Preise für Rohöl, Diesel, Benzin und Gas nicht sinken. Hierfür gibt es mehrere Gründe: Das extrem hohe Risiko des Transports erhöht die Transportkosten. Während die Logistikosten vor dem Konflikt wenige Prozent des Barrel-Preises ausmachten, ist es heute schätzungsweise ein Drittel. Des Weiteren erhöht der Ship-to-Ship-Transfer, um dem Risiko mit kleineren Schiffen zu begegnen, die Kosten. Auch das zukünftige Auffüllen der Reserven wird die Nachfrage erhöhen und somit die Preise so schnell nicht wieder sinken lassen.

Der Preis für Dieselkraftstoff hatte sich von Herbst 2024 bis Februar 2026 im Trend eher seitwärts entwickelt, mit leichten Ausschlägen nach oben und unten. Im März legte der Preis binnen Monatsfrist um 25,3 % zu. Im April hatte sich die Preissteigerung etwas beruhigt (+3,4 %), für Mai und Juni wurden (durch den Tankrabatt) Rückgänge von 10,9 % bzw. 9,2 % gemeldet. Im Juli legte der Preis hingegen wieder um 16,8 % zu, im August um 5,6 % und im September um 9,1 %. Der Preis liegt damit um 41 % über dem Niveau von Februar und 53 % über dem Vorjahresniveau.

Der Preis für Bitumen stieg im März um 36,4 % und legte im April um weitere 25,4 % zu. Hier haben sich die starken Preissprünge bei Öl Ende März niedergeschlagen. Für Mai wurde hingegen ein Rückgang von 7,6 % ausgewiesen. Der Anstieg im Juni von 2,6 % wurde im Juli mit einem Rückgang von 17,7 % wieder ausgeglichen, im August wurde aber wieder ein Anstieg von 7,5 % gemeldet. Im September stagnierte der Preis auf dem Niveau des Vormonats. Das Niveau liegt damit um 44 % über dem von Februar und um 20,8 % über dem von September 2025.

Auf den Asphaltpreis ist dies im Durchschnitt aber (noch) nicht übermäßig durchgeschlagen, obwohl Bitumen der teuerste Bestandteil von Asphalt ist. Für März wurde aber nur ein Plus von 3,6 %, für April von 1,1 % und für Mai von 0,6 % gemeldet (jeweils im Vergleich zum Vormonat). Im Juni war das Preisplus mit 2,2 % wieder etwas ausgeprägter, von Juli bis September entwickelte sich der Preis eher seitwärts. Im Gegensatz zu Dieselkraftstoff und Bitumen, die seit 2022 neben Anstiegen auch Rückgänge verzeichnen, kennt der Preis für Asphalt zwar langsam, aber stetig nur eine Richtung: nach oben. Die Preissteigerungen bei den Vorprodukten werden nicht schlagartig, sondern peu à peu weitergegeben.

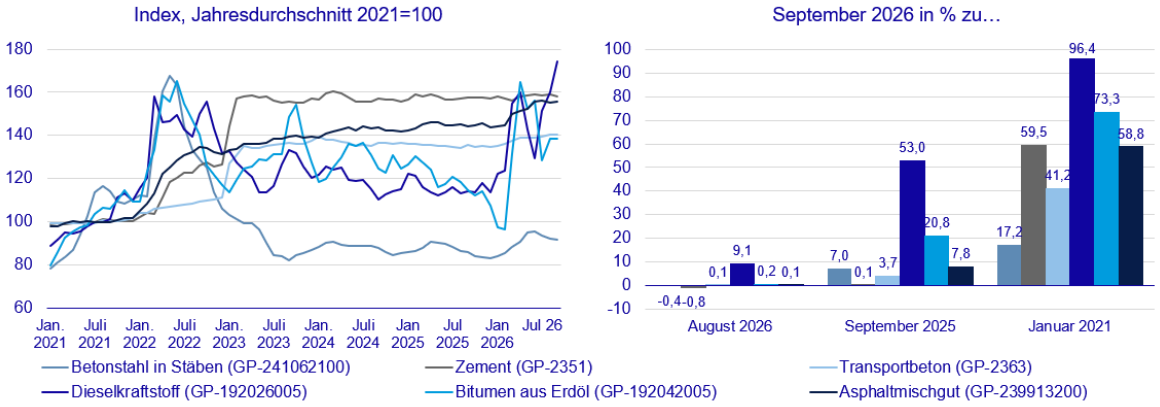
Insgesamt liegen die Preise aller drei Produkte mittlerweile weit über dem Niveau von 2021, dem Beginn der letzten starken Preissteigerungen. Asphalt liegt aktuell um 59 % über dem Niveau, Bitumen um 73 % und Dieselkraftstoff sogar um 96 %. Besonders letzteres belastet die Kostenseite der Bauunternehmen enorm, da über 40 % des Energieverbrauchs im Baugewerbe auf Diesel entfällt, der für Baumaschinen benötigt wird. Hinzu kommt, dass noch weitere 36 % des Energieverbrauchs auf sonstige Mineralölprodukte (u.a. Bitumen) entfallen und 6 % auf Gase.

Neben den direkten Auswirkungen auf die Baukosten durch die gestiegenen Diesel- und Bitumenpreise werden die Bauunternehmen auch von einem Zweitrundeneffekt betroffen sein. Schließlich werden sich auch die in der Produktion besonders energieintensiven Baumaterialien verteuern. Diese haben sich von der letzten Preissteigerung noch nicht erholt und befinden sich nach wie vor auf einem sehr hohen Preisniveau. So wird schon jetzt ein sehr hohes Niveau für Zement ausgewiesen: Der Preis lag im September 2026 um 60 % über dem Niveau von Januar 2021. Trotz zwischenzeitiger Beruhigung der Energiepreise ist der Preis für Zement nicht wieder gesunken, sondern befindet sich seit Anfang 2023 in einer kontinuierlichen Seitwärtsbewegung. Das gleiche trifft auf den Preis für Transportbeton zu – allerdings mit leicht abgeschwächter Tendenz: Er lag im September 2026 um 41 % über dem Niveau von Januar 2021.

Die Materialengpässe und Energiepreissteigerungen hatten sich zwischenzeitig auch auf die Stahlpreise ausgewirkt: Der Preis für Betonstahl legte im Zeitraum von Januar 2021 bis Mai 2022 um 114 % zu. Von Sommer 2022 bis September 2023 war eine kontinuierliche Beruhigung und seitdem eine Seitwärtsbewegung mit leichten Ausschlägen nach oben und unten zu beobachten. Im April 2026 und im Mai lag der Preis um 2,9 % bzw. 4,5 % über dem Niveau des Vormonats. Juni bis September hat sich die Preissteigerung aber wieder beruhigt und liegt nun um 7,0 % über dem Niveau des Vorjahres. Das Niveau zu Jahresbeginn 2021 wird mittlerweile aber wieder um 17 % überschritten.

Die durch den Irankrieg bedingte Ölpreissteigerung hatte insbesondere im März /April zu starken Preissteigerungen bei Dieselkraftstoff und Bitumen geführt.

Erzeugerpreisindizes (ohne MwSt.), Stand Mitte des Monats (kein Monatsdurchschnittswert), Index 2021=100



Quelle: Statistisches Bundesamt I BAUINDUSTRIE I Kraus

BAUINDUSTRIE

Die im Rahmen der DIHK-Umfrage zu Jahresbeginn 2026 befragten Bauunternehmen schätzten das Risiko hoher Energie- und Rohstoffpreise für die wirtschaftliche Entwicklung des eigenen Unternehmens nur unwesentlich niedriger ein als noch zu Herbst vergangenen Jahres: Während dies im September 54 % der Befragten angaben, waren es im Januar 52 %. Angesichts des schon zu Jahresbeginn erreichten hohen Preisniveaus lag der Anteil somit schon vor der aktuellen Krise immer noch deutlich über dem zu Jahresbeginn 2021 (35 %). Die Umfrageergebnisse haben sich nun weiter verschlechtert: Im Rahmen der Umfrage zum Frühsommer befürchten 82 % der befragten Bauunternehmen, dass sich die gestiegenen Energie- und Rohstoffpreise negativ auf die wirtschaftliche Entwicklung ihres Unternehmens auswirken werden.

Exkurs:

Bei der Interpretation der o. g. Preisentwicklungen muss berücksichtigt werden, dass es sich bei den Werten um Durchschnittswerte handelt, die Preissteigerungen - bzw. Preisrückgänge können somit auch vereinzelt deutlich höher oder niedriger ausfallen. So fließen in die Erzeugerpreise neben Preisen aus Neuverträgen auch Preise aus langlaufenden Verträgen ein. Auch muss man berücksichtigen, dass es sich nur um Preise der in Deutschland erzeugten und im Inland verkauften Produkte handelt. Im- und Exporte werden in dieser Statistik nicht berücksichtigt. Hinzu kommt, dass es sich nicht um Monatsdurchschnittswerte, sondern um Stichtagswerte (der 15. des Monats) handelt. [Anmerkung: Die Indizes werden ohne MwSt. ausgewiesen.]

Gründe für die zwischenzeitig (2021/2022) deutlichen Preisanstiege waren begrenzte Lieferkapazitäten der Hersteller, steigende Produktionskosten durch die Energiepreissteigerungen, aber auch fehlende Transportkapazitäten. Gleichzeitig wurden bei den Erzeugern - auch aufgrund der zwischenzeitig stark gestiegenen Energiekosten - Kapazitäten abgebaut oder Produktionen ganz eingestellt. Des Weiteren waren Lieferketten unterbrochen, zusätzlich herrschte Container- und Hafenpersonalmangel sowie ein Stau von Frachtschiffen und überfüllte Depots in einzelnen Häfen. Auch wurde vermehrt über „Hamsterkäufe“ zur Vorbeugung gegen weitere Preissteigerungen und Materialknappheiten berichtet, welche die Nachfrage und somit die Preise erhöhten. Diese „alten“ Gründe könnten bald wieder aktuelle sein.

Von den Knappheiten war zwischenzeitig eine noch nie dagewesene Anzahl an Unternehmen betroffen: Im Durchschnitt der Jahre 1991 bis 2020 gaben nicht einmal 1 % der im Rahmen des ifo Konjunkturtests befragten Bauunternehmen an, in ihrer Bautätigkeit durch Materialknappheit betroffen zu sein, im Mai 2022 - aufgrund der Verwerfungen durch den Krieg in der Ukraine - war es jedes zweite. Von Juni 2022 bis März 2026 (1,8 %) konnte aber eine Beruhigung festgestellt werden. Im Juni meldeten allerdings im Durchschnitt des Bauhauptgewerbes schon wieder 7,3 % eine Behinderung ihrer Bautätigkeit durch Materialknappheit, im Wohnungsbau sogar 9,7 %. Bis September hatte sich die Situation aber wieder beruhigt: Für den Branchendurchschnitt meldeten nur noch 3,5 % eine Behinderung durch Materialknappheit.

Für Bauunternehmen liegt das Problem von unerwartet starken Preissteigerungen darin, dass diese bei langlaufenden Projekten - deren Preis schon vorher vereinbart wurde - nicht oder nur in Ausnahmefällen an die Auftraggeber weitergegeben werden können - sofern keine Preisgleitung vereinbart wurde. Das Risiko stark steigender Preise kann entweder nur durch langfristige Lieferverträge, Preisgleitklauseln oder entsprechende Kostenpuffer im Angebot abgesichert werden. Letzteres ist bei der ausgesprochen volatilen Preisentwicklung der vergangenen Jahre, bei steigendem Konkurrenzdruck und der Neigung öffentlicher Auftraggeber, regelmäßig das billigste Angebot anzunehmen, aber nicht immer möglich. Es besteht somit die Gefahr, dass die - in den vergangenen Jahren mühsam aufgebaute - Eigenkapitalausstattung bei sinkenden Margen wieder abschmilzt und das Insolvenzrisiko im Baugewerbe wieder steigt: Für das Gesamtjahr 2023 hatte das Statistische Bundesamt auch schon einen Anstieg der Insolvenzen im Bauhauptgewerbe von 25,7 % auf 1.409 gemeldet. Für das Gesamtjahr 2024 sowie 2025 meldete das Bundesamt weitere Anstiege, und zwar um 14,3 % bzw. 7,4 %. Im 1. Hj. 2026 hat sich der Anstieg allerdings wieder etwas beruhigt (+1,3 %).

Nach einem moderaten Preisanstieg für Leistungen des Bauhauptgewerbes im Jahr 2020 hatten die Baupreise nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes 2021 und insbesondere 2022 deutlich angezogen: Sie lagen im Jahresdurchschnitt 2021 um 8,7 % und 2022 um 16,3 % über dem Vorjahresniveau (Quelle: VGR, Bauinvestitionen). Aufgrund der Preisberuhigung bei einzelnen Baumaterialien und des mittlerweile erreichten hohen Niveaus der Baupreise lag die Preissteigerung im Jahresdurchschnitt 2023 bei 6,6 %, 2024 bei 2,1 % und 2025 bei 2,7 %. Für 2026 erwarten die

Wirtschaftsforschungsinstitute im Durchschnitt (für die gesamten Bauinvestitionen) einen Anstieg der Baupreise von 4,9 % und für 2027 von 4,2 %. Diese Prognosen beziehen sich auf den Stand Mitte September.

Siehe auch:
Brancheninfo Bau: „Inflationsgewinner“
Brancheninfo Bau: „Preisentwicklung im Wohnungsneubau“
Brancheninfo Bau: „Preisentwicklung im Bau(haupt-)gewerbe“
Brancheninfo Bau: „Energieverbrauch und Klimaschutz im Baugewerbe – Eine Datensammlung.“

Ihr Ansprechpartner
Petra Kraus
Konjunkturanalyse, Statistik, Datenbank

Hauptverband der
Deutschen Bauindustrie e.V.
Kurfürstenstraße 129, 10785 Berlin
Postanschrift: 10898 Berlin

Kontakt
Telefon +49 30 21286-242
petra.kraus@bauindustrie.de
www.bauindustrie.de