



17 Cent gegen die Krise: Die Grenzen staatlicher Handlungsfähigkeit

Ute Pappelbaum

Die Bundesregierung senkt die Energiesteuer auf Benzin und Diesel bis Jahresende um 14 Cent je Liter. Einschließlich Umsatzsteuer sollen daraus 17 Cent Entlastung werden. Kosten für Bund und Länder: rund 2,5 Milliarden Euro. Ab Januar 2027 soll ein Spritpreisdeckel folgen.

Am 17. September kostete Super E10 bundesweit durchschnittlich 2,308 Euro je Liter, Diesel 2,471 Euro. Selbst wenn die Steuerentlastung vollständig an den Tankstellen ankommt, bleiben rechnerisch rund 2,14 Euro für E10 und 2,30 Euro für Diesel.

17 Cent sind eine Entlastung. Eine Lösung sind sie nicht.

2,5 Milliarden Euro für 17 Cent

Bundeskanzler Friedrich Merz nennt die 2,5 Milliarden Euro angesichts angespannter Haushalte „kein Pappenstiel“. Die schnelle Einigung sei ein „starkes Signal für unser Land“.

Gerade die Zahl zeigt allerdings das Problem.

2,5 Milliarden Euro Steuerausfall bringen bei einer 50-Liter-Tankfüllung 8,50 Euro Entlastung. Wer 50 Liter Diesel tankt, zahlte auf Basis des Preises vom 17. September rund 123,55 Euro. Nach vollständiger Weitergabe der Steuersenkung wären es noch gut 115 Euro.

Das ist spürbar. Aber bei einem Dieselpreis von rechnerisch weiterhin rund 2,30 Euro je Liter ist es schwer, von einer durchgreifenden Entlastung zu sprechen.

Merz hat dennoch recht: 2,5 Milliarden Euro sind kein Pappenstiel. Nur liegt darin weniger die Stärke des Pakets als sein Problem. Der Staat muss Milliarden einsetzen, um für drei Monate einen begrenzten Effekt an der Zapfsäule zu erzielen.

Und es ist bereits der zweite Versuch.

Der zweite Tankrabatt innerhalb weniger Monate

Schon im Mai und Juni hatte der Bund die Energiesteuer gesenkt. Die Entlastung betrug ebenfalls bis zu 17 Cent je Liter und kostete rund 1,6 Milliarden Euro. Nach Angaben der Bundesregierung kam die Steuersenkung weitgehend bei den Verbrauchern an.

Drei Monate später folgt der nächste Tankrabatt.

Allein die beiden Steuersenkungen summieren sich damit 2026 auf rund 4,1 Milliarden Euro. Der erste Eingriff sollte die damalige Preisspitze abfangen. Nun steht die nächste an.

Das ist die Crux.

Der Staat kann die Folgen hoher Energiepreise kurzfristig abfedern. Je länger die Belastung anhält, desto teurer wird diese Politik. Aus der Ausnahme droht ein wiederkehrendes Instrument zu werden.

Dabei sind die öffentlichen Haushalte keineswegs in einer Lage, in der Milliardenbeträge beliebig verfügbar wären. Genau darauf verweist Merz mit seinem Hinweis auf die angespannte Haushaltslage selbst.

Die 17 Cent zeigen deshalb vor allem, wie eng der Spielraum geworden ist.

Vom Tankrabatt zum Preisdeckel

Noch schwerer wiegt der zweite Teil des Pakets. Spätestens zum 1. Januar 2027 will der Bund einen vorübergehenden Spritpreisdeckel nach belgischem oder luxemburgischem Vorbild einführen. Zugleich sollen Maßnahmen gegenüber der Mineralölwirtschaft geprüft werden.

Damit ändert sich die Qualität des Eingriffs.

Bei der Steuersenkung verzichtet der Staat auf Einnahmen. Beim Preisdeckel greift er in die Preisbildung ein.

Das ist ein erheblicher Unterschied.

Denn die Kosten für Rohöl, Raffinerie, Transport und Vertrieb verschwinden durch eine Preisobergrenze nicht. Ein Deckel muss diese Kosten entweder nachvollziehen – dann steigt er mit ihnen. Oder er begrenzt ihre Weitergabe – dann greift er in die Margen der Anbieter ein.

Die Bundesregierung nennt die entscheidende Bedingung selbst: Die Versorgungssicherheit müsse gewährleistet bleiben.

Mehr muss man über den Zielkonflikt kaum sagen.

Auch der Markt erklärt nicht alles

Allerdings wäre es zu einfach, das Rekordniveau an den Tankstellen ausschließlich mit dem Ölpreis zu erklären.

Der ADAC weist ausdrücklich darauf hin, dass Ölpreis und Euro-Dollar-Wechselkurs das gegenwärtige Preisniveau nur teilweise erklären. Mitte September kostete Brent knapp 110 Dollar je Barrel. Gleichzeitig erreichten Benzin und Diesel in Deutschland neue Höchststände. Der ADAC sieht deshalb

zusätzlichen Erklärungsbedarf insbesondere auf Raffinerie- und Großhandelsebene.

Das spricht für Wettbewerbskontrolle und Transparenz.

Es spricht nicht automatisch für staatlich festgesetzte Höchstpreise.

Denn mangelnder Wettbewerb und hohe Beschaffungskosten sind zwei verschiedene Probleme. Wer beides mit demselben Instrument lösen will, riskiert, das eine zu regulieren, ohne das andere zu verändern.

Der Staat kann Zeit kaufen

Die Bundesregierung präsentiert das Paket als Beleg ihrer Handlungsfähigkeit. Merz spricht von Widerstandsfähigkeit und einem klaren Fahrplan für 2027.

Der Befund fällt nüchterner aus.

Im Frühjahr 1,6 Milliarden Euro für den Tankrabatt. Jetzt weitere 2,5 Milliarden Euro. Danach soll ein Preisdeckel kommen.

Das ist viel politischer und fiskalischer Einsatz für eine Entwicklung, die damit nicht beendet wird.

Kurzfristig ist die Steuersenkung nachvollziehbar. Pendler, Handwerksbetriebe, Logistiker und Unternehmen mit hohem Kraftstoffverbrauch spüren hohe Diesel- und Benzinpreise unmittelbar. 17 Cent weniger helfen.

Doch Krisenpolitik muss sich auch daran messen lassen, was nach der Krise bleibt.

Wenn auf den nächsten Preissprung wieder eine Steuersenkung folgen muss, hat der vorherige Eingriff zwar entlastet, aber strukturell wenig verändert. Und wenn anschließend der Preis selbst reguliert werden soll, wird aus temporärer Hilfe schrittweise dauerhafte Intervention.

Das verändert auch Erwartungen. Unternehmen müssen damit rechnen, dass bei hohen Preisen stärker in Margen und Preisbildung eingegriffen wird. Verbraucher können umgekehrt erwarten, dass extreme Preisspitzen politisch abgefedert werden. Beides verändert Marktverhalten.

Genau deshalb reichen die 17 Cent über den Tankstellenpreis hinaus.

Die Bundesregierung reagiert schnell. Das ist nicht dasselbe wie eine Lösung.

Merz nennt 2,5 Milliarden Euro „kein Pappenstiel“. Das stimmt. Gerade deshalb ist das Paket bemerkenswert:

Milliarden für 17 Cent, wenige Monate nach dem letzten Tankrabbat und mit dem Preisdeckel bereits als nächstem Instrument. Handlungsfähigkeit zeigt sich nicht an der Zahl der Eingriffe. Sondern daran, ob der nächste noch nötig ist.

Versicherungs- und Finanznachrichten

expertenReport



<https://www.experten.de/id/4951957/17-Cent-gegen-die-Krise-Die-Grenzen-staatlicher-Handlungsfahigkeit/>