



Der Tankrabatt wirkt – und zeigt gerade deshalb die Grenzen der Politik

Ute Pappelbaum

Der zweite Tankrabatt ist gerade einmal einige Tage alt, und schon lässt sich ein deutlicher Unterschied zum Frühjahr erkennen. Dieses Mal kommt die Entlastung ziemlich schnell dort an, wo sie ankommen soll.

Nach Berechnungen des ifo-Instituts wurden beim Diesel in den ersten fünf Tagen durchschnittlich 15 Cent der Steuerentlastung von rund 17 Cent je Liter weitergegeben. Bei Super E10 waren es ebenfalls 15 Cent, bei Super E5 sogar gut 16 Cent. Am 1. Oktober wurde der Rabatt zunächst vollständig weitergegeben, erst am Wochenende öffnete sich eine kleine Lücke.

Das ifo-Institut überschreibt seine Auswertung dennoch mit der Feststellung, die Ölkonzerne gäben den Tankrabatt „nur teilweise“ weiter. Das ist rechnerisch richtig, klingt angesichts der Zahlen aber dramatischer, als es ist. Denn 15 von 17 Cent entsprechen immerhin rund 88 Prozent der Steuerentlastung, bei Super E5 sind es mehr als 94 Prozent.

Gemessen am ersten Tankrabatt im Mai ist das ein bemerkenswerter Unterschied.

Im Mai kamen beim Diesel zunächst nur vier Cent an

Als die Bundesregierung zum 1. Mai erstmals die Energiesteuer auf Benzin und Diesel senkte, war die Bilanz nach den ersten Tagen erheblich schlechter. Beim Superbenzin kamen damals durchschnittlich 12 Cent der 17 Cent an, beim Diesel gerade einmal vier Cent.

Das ifo-Institut vermutete seinerzeit einen Zusammenhang mit den Besonderheiten des Dieselhandels. Deutschland importiere Diesel, und die unmittelbar nach Inkrafttreten der Steuersenkung verkaufte Ware könne noch zum alten Steuersatz eingeführt worden sein.

Im weiteren Verlauf besserte sich das Bild. Ende Juni erreichte die Entlastung bei Super E5 die vollen 17 Cent, bei E10 waren es 16 Cent. Beim Diesel blieb die Weitergabe mit 12 Cent beziehungsweise rund 73 Prozent allerdings deutlich dahinter zurück.

Fünf Monate später startet ausgerechnet der Diesel erheblich besser. Dafür lohnt ein Blick jenseits der Tankstellen.

Der deutsche Dieselmotor hat sich verändert

Im ersten Halbjahr 2026 produzierten die Raffinerien hierzulande 15,8 Millionen Tonnen Dieselmotor und damit 9,4 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Gleichzeitig gingen die Einfuhren kräftig zurück: Deutschland importierte 858.000 Tonnen Diesel, 23,9 Prozent weniger als im ersten Halbjahr 2025. Auf der anderen Seite wurden 2,06 Millionen Tonnen ausgeführt, 18,7 Prozent mehr als ein Jahr zuvor.

Deutschland exportierte damit mehr als doppelt so viel Diesel, wie es importierte.

Das klingt zunächst nach einer komfortableren Position. Die Handelsstatistik erzählt allerdings noch eine zweite Geschichte. Obwohl erheblich weniger Diesel eingeführt wurde, stieg der Wert dieser Importe um 5,8 Prozent auf 845 Millionen Euro. Deutschland importierte also fast ein Viertel weniger Diesel und musste für diese geringere Menge dennoch mehr bezahlen.

Auch bei der heimischen Raffinerieproduktion ist die Entwicklung auffällig: Während die produzierte Dieselmotormenge um 9,4 Prozent zunahm, stieg der Wert der Absatzproduktion um 42,4 Prozent auf 6,4 Milliarden Euro.

Deutschland kann also mehr Diesel selbst herstellen und seine Importmengen reduzieren, ohne sich damit von der internationalen Preisentwicklung zu lösen. Genau hier liegt die interessantere Geschichte hinter den 17 Cent.

Der Staat kann Steuern senken, den Weltmarkt aber nicht

Rohöl und Mineralölprodukte werden international gehandelt. Ihre Preise reagieren auf Fördermengen, Raffineriekapazitäten, Transportwege, Wechselkurse und geopolitische Konflikte. Fällt ein bedeutender Teil des Angebots aus oder verschieben sich Handelsströme, erreicht diese Bewegung früher oder später auch die deutschen Tankstellen.

Die Bundesregierung kann darauf reagieren. Mit dem Tankrabatt verzichtet sie auf einen Teil ihrer Einnahmen und senkt damit den Preis, den Verbraucher tatsächlich zahlen. Was sie damit nicht verändert, sind die Bedingungen, unter denen dieser Preis zuvor entstanden ist.

Das beschreibt keine Besonderheit Deutschlands und auch kein Versagen nationaler Wirtschaftspolitik, sondern schlicht deren Reichweite.

Gerade bei fossilen Energieträgern ist diese Grenze von Bedeutung. Solange eine Volkswirtschaft in erheblichem Umfang auf Rohstoffe angewiesen ist, deren Preise auf internationalen und geopolitisch störanfälligen Märkten entstehen, wird ein Teil ihres wirtschaftspolitischen Spielraums von Entwicklungen bestimmt, auf die sie unmittelbar kaum Einfluss nehmen kann.

Fossile Abhängigkeit wird damit auch zur fiskalischen Frage

Steigende Kraftstoffpreise treffen nicht nur Autofahrer. Höhere Dieselpreise verteuern Transporte, Logistik, Landwirtschaft und Teile der industriellen Produktion. Über die Wertschöpfungsketten erreichen sie schließlich auch Produkte, deren Verbindung zur Tankstelle zunächst kaum sichtbar ist.

Der politische Druck zeigt sich trotzdem zuerst dort, wo die Veränderung jeden Tag auf großen Tafeln angeschrieben steht.

Der Tankrabatt hat nach Angaben der Bundesregierung ein Entlastungsvolumen von rund 2,5 Milliarden Euro. Bund und Länder tragen die Belastung gemeinsam, die Länder übernehmen davon 1,25 Milliarden Euro.

Damit wird die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen nicht nur energiepolitisch, sondern auch fiskalisch relevant. Je stärker externe Preisschocks auf die heimische Wirtschaft durchschlagen und je häufiger der Staat sie kompensiert, desto stärker werden internationale Energiepreise mittelbar auch zu einer Belastung öffentlicher Haushalte.

Das ist die eigentliche Grenze solcher Entlastungspakete.

Die 17 Cent lösen das Problem nicht

Das ifo-Institut kritisiert den Tankrabatt zudem als wenig zielgenau. Haushalte mit kleinen Fahrzeugen und geringer Fahrleistung profitieren absolut weniger als Menschen, die viel Kraftstoff verbrauchen. Gleichzeitig verbilligt der Staat in einer Situation knappen Angebots dessen Verbrauch und schwächt damit das Preissignal, das eigentlich zur Einsparung beitragen könnte.

Diese ordnungspolitische Kritik sollte allerdings nicht mit der Frage verwechselt werden, ob die Entlastung ankommt. Nach

den bisherigen Zahlen tut sie das – beim zweiten Versuch sogar wesentlich schneller als beim ersten.

Und genau darin liegt die bemerkenswerte Pointe der ersten Oktoberwoche: Der Tankrabatt funktioniert bislang erstaunlich gut als Tankrabatt. Nur löst er das Problem nicht, auf das er reagieren soll.

Die Bundesregierung kann 17 Cent aus dem Preis nehmen und dafür auf Milliarden an Steuereinnahmen verzichten. Solange Deutschland aber in großem Umfang auf fossile Kraftstoffe angewiesen bleibt, bleibt auch deren Preisbildung zu einem wesentlichen Teil außerhalb des unmittelbaren politischen Zugriffs.

Der Tankrabatt kann 17 Cent aus dem Preis nehmen. Was der Weltmarkt anschließend wieder hinzufügt, entzieht sich seiner Reichweite.

Quellen: ifo Institut (Tankrabatt-Tracker, 7. Oktober 2026); Statistisches Bundesamt (Dieselproduktion und Außenhandel, 1. Oktober 2026); Bundesregierung (Spritpreis-Entlastungspaket, September 2026)

Versicherungs- und Finanznachrichten

expertenReport



<https://www.experten.de/id/4952346/tankrabatt-2026-diesel-weltmarkt-grenzen-politik/>