Deutscher Bundestag **Drucksache 21/7932**

21. Wahlperiode 09.09.2026

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Doris Achelwilm, Janine Wissler, Dr. Dietmar Bartsch, Desiree Becker, Janina Böttger, Jörg Cezanne, Agnes Conrad, Mirze Edis, Christian Görke, Cem Ince, Cansin Köktürk, Tamara Mazzi, Pascal Meiser, Zada Salihović, Lisa Schubert, Ines Schwerdtner, Isabelle Vandre, Sarah Vollath, Sascha Wagner, Anne Zerr und der Fraktion Die Linke

Wirkung und Kosten des Tankrabatts

Der Krieg zwischen Israel, den Vereinigten Staaten von Amerika und dem Iran sowie die damit verbundenen geopolitischen Verwerfungen haben gravierende Auswirkungen auf die internationalen Energiemärkte. Insbesondere die Preise für Rohöl und daraus hergestellte Mineralölprodukte sind infolge von Unsicherheiten über die weltweite Energieversorgung und mögliche Angebotsengpässe erheblich gestiegen. Steigende Preise für Benzin und Diesel belasten dabei sowohl private Haushalte als auch Unternehmen und können darüber hinaus zu allgemeinen Preissteigerungen beitragen.

Die Bundesregierung hat die Energiesteuersätze für Benzin und Diesel für zwei Monate um jeweils 14,04 Cent je Liter gesenkt. Einschließlich der dadurch verminderten Umsatzsteuer entsprach dies einer Entlastung von rund 17 Cent brutto je Liter. Der sogenannte Tankrabatt war auf zwei Monate befristet und ist zum 30. Juni 2026 ausgelaufen. Der Tankrabatt ist bereits im Vorfeld und nach seiner Einführung unter anderem von wissenschaftlicher Seite kritisch bewertet worden, auch spätere Analysen zeigen auf eine unzureichende Weitergabe hin. Zum Ende der Maßnahme sank die Weitergabe des Tankrabatts an die Verbraucherinnen und Verbraucher deutlich: Nach Angaben der Monopolkommission wurden in der letzten Woche des Tankrabatts je nach Kraftstoffart lediglich etwa 7 bis 11 Cent der rechnerischen Entlastung von rund 17 Cent pro Liter an die Verbraucherinnen und Verbraucher weitergegeben (vgl. www.monopolkommission.de/publikationen/energie/presse/tomaso-duso-zum-auslaufen-des-tankrabatts-preisanstieg-begann-zu-frueh). Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) kommt zu dem Ergebnis, dass die Maßnahme teuer, sozial unausgewogen und in ihrer Wirkung begrenzt gewesen sei (vgl. www.diw.de/de/diw_01.c.1012336.de/der_tankrabatt_war_eine_teure_und_sozial_unausgewogene_massnahme.html). Das ifo Institut hat verlauten lassen: „Es war eine teure Maßnahme, die den Staat rund 1,6 Mrd. Euro gekostet hat. Die unvollständige Weitergabe beim Diesel bedeutet, dass ein Teil davon bei den Mineralölkonzernen gelandet ist“ (vgl. www.ifo.de/pressemitteilung/2026-06-29/tankrabatt-nicht-vollstaendig-weitergegeben). Die Untersuchung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung stellt heraus, dass die Steuersenkung unvollständig an die Verbraucherinnen und Verbraucher weitergegeben und ein Teil der staatlichen Entlastung damit von der Mineralölindustrie vereinnahmt wurde. Zugleich hätten insbesondere Vielfahrerinnen und Vielfahrer profitiert, die überproportional zu den einkommensstärkeren Haushalten zählen. In einer Situation knapper Energieversorgung habe der Tankrabatt zudem falsche Anreize gesetzt, weil er

den Verbrauch von Kraftstoffen verbilligte. Die Monopolkommission kommt ebenfalls zu dem Schluss, dass der Tankrabatt wenig zielgenau war und wichtige Preissignale gedämpft hat (vgl. www.monopolkommission.de/publikationen/energie/presse/tomaso-duso-zum-auslaufen-des-tankrabatts-preisanstieg-began-zu-frueh#).

Während die Kraftstoffpreise bereits zum Ende der Maßnahme anstiegen, erreichen sie derzeit Höchststände. Der Durchschnittspreis für Super E5 betrug am 24. August 2026 wieder 2,25 Euro, was dem bisherigen Höchststand vom 6. April 2026 entspricht. Verschiedene Untersuchungen zeigen unterdessen, dass die Mineralölkonzerne ihre Gewinne aufgrund der gestiegenen Preise stark steigern konnten. Laut einer Studie von Oxfam haben führende Mineralölkonzerne ihre Gewinne im zweiten Quartal 2026 im Vergleich zum ersten Quartal 2026 verdoppelt (vgl. www.oxfam.de/presse/pressemitteilungen/2026-07-28-sechs-groessten-oelkonzerne-gewinne-ersten-zweite-quartal-2026). Einer Studie von Greenpeace zufolge haben die Mineralölkonzerne im Zeitraum vom 1. Mai bis 7. Juli 2026 insgesamt Übergewinne in Höhe von 3,15 Mrd. Euro verbucht (vgl. www.greenpeace.de/publikationen/Uebergewinne_Tankstellenmarkt_Juni2026.pdf).

Aus Sicht der fragestellenden Fraktion muss beantwortet werden, welche tatsächliche Entlastung mit dem Tankrabatt erreicht wurde, in welchem Verhältnis diese zu den Kosten der Maßnahme stand und welche Maßnahmen die Bundesregierung vor dem Hintergrund der weiterhin hohen Kraftstoffpreise und der deutlichen Übergewinne der Mineralölkonzerne für angemessen oder nötig hält. Dabei stellt sich auch die Frage, welche Maßnahmen die Bundesregierung auf nationaler und europäischer Ebene ergreift, um übermäßige Gewinne in der Mineralölwirtschaft abzuschöpfen und Verbraucherinnen und Verbraucher nachhaltig zu entlasten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch waren die tatsächlichen Mindereinnahmen des Bundes durch den Tankrabatt gegenüber den ursprünglich veranschlagten Mindereinnahmen von rund 1,6 Mrd. Euro (bitte neben der Gesamtsumme auch Angaben pro Monat sowie für Diesel und Benzin getrennt aufschlüsseln)?
2. Durch welche „abgesicherten Maßnahmen gegenüber den Mineralölwirtschaftsunternehmen“, welche die Bundesregierung angekündigt hat (vgl. www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/entlastungen-reformen-2420296), wurden die Mindereinnahmen durch Mehreinnahmen an anderer Stelle kompensiert?
3. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittlichen Verbraucherpreise für Benzin und Diesel vor der Einführung, während der Laufzeit und nach dem Auslaufen des Tankrabatts nach den der Bundesregierung vorliegenden Zahlen entwickelt?
4. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung im Mai und Juni 2026 die Bruttomargen auf der Großhandelsstufe für Benzin und Diesel im Verhältnis zu den Rohölpreisen entwickelt?
5. In welchem Umfang wurde nach Kenntnis oder Einschätzung der Bundesregierung die rechnerische Entlastung von rund 17 Cent je Liter an die Verbraucherinnen und Verbraucher weitergegeben (bitte für Benzin und Diesel sowie nach Wochen bzw. Monaten aufschlüsseln), und auf welchen Daten und Berechnungsmethoden beruht diese Einschätzung?

6. Welche Anteile der nicht an die Verbraucherinnen und Verbraucher weitergegebenen Entlastung entfielen nach Kenntnis oder Schätzung der Bundesregierung auf Mineralölunternehmen, Raffinerien, Großhandel bzw. Tankstellenbetreiber?

7. Wie verteilt sich nach Kenntnis oder Einschätzung der Bundesregierung die gesamte finanzielle Entlastung durch den Tankrabatt auf die verschiedenen Haushalts-Einkommensdezile in Deutschland (bitte absolut und als Anteil an der Gesamtsumme angeben)?

8. Wie verteilt sich die gesamte finanzielle Entlastung durch die Energiesteuersenkung nach Kenntnis der Bundesregierung auf private Haushalte und Unternehmen (bitte jeweils absolut und prozentual angeben und, soweit möglich, nach Wirtschaftsbranchen aufschlüsseln)?

9. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Anteil bzw. Betrag der staatlichen Entlastung, der aufgrund einer unvollständigen Weitergabe nicht bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern ankam und stattdessen bei Unternehmen der Mineralölwirtschaft verblieb (bitte nach Raffinerie, Großhandel und Einzelhandel aufschlüsseln)?

10. Hat die Bundesregierung untersucht, ob und in welchem Umfang Mineralölunternehmen bereits vor dem 30. Juni 2026 ihre Preise im Vorgriff auf das Auslaufen der Energiesteuersenkung erhöht haben, und wenn nein, warum nicht?

11. Wie bewertet die Bundesregierung die von der Monopolkommission festgestellte Entwicklung, wonach die Weitergabe des Tankrabatts an die Verbraucherinnen und Verbraucher im Verlauf der Maßnahme deutlich zurückgegangen ist (vgl. www.monopolkommission.de/publikationen/energie/presse/tomaso-duso-zum-auslaufen-des-tankrabatts-preisanstieg-begann-zu-frueh)?

12. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Forderung der Monopolkommission, die Bemühungen des Bundeskartellamts auf Grundlage von § 32f des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) zur Prüfung erheblicher und fortwährender Störungen des Wettbewerbs im Kraftstoff- und Mineralölsektor fortzusetzen (vgl. www.monopolkommission.de/publikationen/energie/presse/tomaso-duso-zum-auslaufen-des-tankrabatts-preisanstieg-begann-zu-frueh)?

13. Hat die Bundesregierung das Bundeskartellamt aufgefordert oder dabei unterstützt, die Untersuchung nach § 32f GWB fortzuführen, wenn ja, mit welchen konkreten Maßnahmen und welchem Zeitplan, und wenn nein, warum nicht?

14. Hat die Bundesregierung vor der Einführung des Tankrabatts alternative, zielgenauere Entlastungsinstrumente (etwa ein einkommensabhängiges Mobilitätsgeld oder eine Subventionierung von ÖPNV-Tickets [ÖPNV = öffentlicher Personennahverkehr) geprüft?

    a) Wenn ja, welche konkreten Alternativmodelle wurden geprüft, und anhand welcher Kriterien (z. B. Verteilungswirkung, soziale Zielgenauigkeit, administrative Umsetzbarkeit) wurden diese verworfen?

    b) Wenn nein, aus welchen Gründen hat die Bundesregierung auf eine Prüfung zielgenauerer Maßnahmen verzichtet?

15. Hat die Bundesregierung vor der Einführung des Tankrabatts alternative Maßnahmen zur Begrenzung der Kraftstoffpreise geprüft (etwa eine Begrenzung von Gewinn bzw. Margen, Preisregulierungen oder Maßnahmen nach dem Vorbild anderer EU-Mitgliedstaaten)?

a) Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen und Modelle wurden geprüft und anhand welcher Kriterien bewertet bzw. verworfen?

b) Wenn nein, aus welchen Gründen hat die Bundesregierung auf eine Prüfung entsprechender alternativer Maßnahmen verzichtet?

16. Plant die Bundesregierung angesichts der weiterhin hohen und zuletzt erneut deutlich gestiegenen Kraftstoffpreise weitere Maßnahmen zur Entlastung von privaten Haushalten und Unternehmen, wenn ja, welche konkreten Maßnahmen sind geplant, in welchem zeitlichen Rahmen sollen diese umgesetzt werden, und wenn nein, warum hält die Bundesregierung weitere Entlastungsmaßnahmen derzeit nicht für erforderlich?

17. Wie bewertet die Bundesregierung die von Greenpeace berechneten Übergewinne von 702 Mio. Euro im Mai 2026 und 551 Mio. Euro im Juni dieses Jahres (vgl. www.greenpeace.de/publikationen/Uebergewinne_Tankstellenmarkt_Juni2026.pdf)?

18. Wie bewertet die Bundesregierung die Entwicklung, dass die Rohölpreise im Juni 2026 deutlich zurückgingen, während die Preise für Benzin und Diesel auf der Großhandels- und Einzelhandelsstufe nicht in entsprechendem Umfang zurückgingen (ebd.)?

19. Plant die Bundesregierung die Einführung einer gezielten Übergewinnsteuer (bzw. Zufallsgewinnsteuer) für Mineralölunternehmen, um die durch den Tankrabatt subventionierten Zusatzmargen der Unternehmen wieder abzuschöpfen, und wenn nein, warum nicht?

20. Welche konkreten Schritte unternimmt die Bundesregierung auf EU-Ebene, um die Einführung einer Übergewinnsteuer für Mineralöl- und andere fossile Energieunternehmen voranzutreiben, und in welchen europäischen Gremien setzt sie sich hierfür ein?

Berlin, den 8. September 2026

Heidi Reichinnek, Sören Pellmann und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333