Zwischenruf

Tankrabatt

Das politische und ökonomische Für und Wider über die Maßnahmen der Bundesregierung zur Begrenzung des Anstiegs der Benzinpreise ist intensiv diskutiert worden und dem soll hier kein neues Detail hinzugefügt werden. Die beschlossenen Maßnahmen lassen sich wieder als ein weiteres Element des politischen Aktionismus einordnen um die aufgeregten Forderungen der deutschen Autofahrernation zu befriedigen und die Fürsorge des Staates zu zeigen. Wie groß ist das Problem hinsichtlich seiner wirtschaftlichen Bedeutung wirklich?

Es gibt circa 17 Mio. Berufspendler, die überwiegend täglich mit dem Auto in der Bundesrepublik zur Arbeit fahren. Die amtliche Statistik weist aus, dass die durchschnittliche einfache Strecke zum Arbeitsplatz ca. 18 Kilometer beträgt, das heißt mit Rückweg am Tag 36 km. In der Woche legt der Arbeitnehmer also bei einer Fünftagewoche einhundertachtzig Kilometer zurück, im Monat bei 4 Wochen Arbeit viermal so viel, also 720 Kilometer.

Bei einem Verbrauch von 8 Liter pro 100 Kilometer summiert sich dies somit bei der gefahrenen Kilometerzahl auf 58 l Benzin oder Diesel. Das ist bei einem Preis von 1,80€ vor der Krise und gestiegenen Preisen seit Ausbruch des Iran Krieges um 25% eine Steigerung der Ausgaben für den Kraftstoff von circa 25 bis 30€ pro Monat. Diese Belastung werden die allermeisten Autofahrer tragen können und nur ganz wenige werden wirklich unter den hohen Spritpreisen „leiden“. Der Einwand, dass es ja nur um Durchschnittswerte geht, zieht nicht, den dabei gibt es Pendler, die weniger und solche, die weiter fahren müssen.

Es bleibt festzuhalten:

- Denn wer Auto fährt, kann sich schon mal zumindest ein Auto leisten. Das heißt, wir reden hier nicht über die Allerärmsten.
- Die sich ergebenden Belastungen führt wie die obigen Zahlen zeigen keineswegs zu existenziellen Bedrohungen.
- Staatliche Hilfe sollte sich gezielt auf Härtefälle konzentrieren und diese Hilfe leitet sich nur aus dem Tatbestand des zu geringen Einkommens und nicht aus einer Verwendung des Einkommens ab, das sich gestiegenen Preisen gegenübersieht. Dies führt dann zu der Vielzahl der Subventionen wie die Diskussionen und Mietpreisbremsen, Lebensmittelpreisbremsen, Gewinnbremsen, Energiepreisbremsen zeigen und was nur den Aktionismus der Politik befördert.
- Auch das vorgebrachte Argument, dass der „Tankrabatt“ die einzig mögliche Hilfe des Staates sei, da auf die Schnelle kein anderes Instrument zur Verfügung zieht nicht, da die gezeigten Zahlen ja keineswegs zu einem Notstand bei den Verbrauchern führt.
- Die Debatte zeigt den Konflikt zwischen den populistisch motivierten Entlastungen für Verbraucher durch die Regierung, der verdrängten Frage nach der wirklichen wirtschaftlichen Bedrohung der deutschen

Autofahrerhaushalte und der Frage nach der ökonomischen Sinnhaftigkeit solcher Subventionen in einer Krisenzeit.

Hannover im April 2026, J.R. Flesch