

Tanken wieder teurer, Konzerne weiter reich

Mindestens zwei Euro pro Liter Sprit: ADAC und DIW kritisieren Mineralölbranche, Verbände fordern sozialökologische Alternative und Die Linke Umverteilung der Übergewinne

Von Niki Uhlmann

Der Tankrabatt ist seit Mittwoch Geschichte. Dessen Ende »darf nicht zum Startschuss für Extragewinne werden«, warnte Ramona Pop, Chefin des Bundesverbands der Verbraucherzentralen, am Vortag. Davon haben sich Exxon, Shell und Co. freilich nicht beeindrucken lassen, zumal die circa 1,6 Milliarden Euro teure Steuersenkung ohnehin nur schwerlich als wirksamer Verbraucherschutz aufgefasst werden konnte – geschweige denn fungierte. So bereichern sich die Ölfürsten weiterhin auf dem Rücken von Bleifüßen und Sonntagsfahrern, die für den Liter Sprit, egal welchen, wieder mindestens zwei Euro blechen müssen, während Ökonomen versuchen, der Regierung das Einmaleins der Volkswirtschaft näherzubringen und Verbände fruchtbarere Alternativen einfordern.

Das Ende haben die Mineralölkonzerne laut ADAC schon am Dienstag vorweggenommen, indem sie im bundesweiten Durchschnitt 6,2 Cent mehr für einen Liter E10 und für Diesel 7,5 Cent mehr verlangt haben. Mittwoch mittag setzten sie demnach noch einen drauf: E10 wurde um weitere 13,4 Cent verteuert, für nunmehr 2,15 Euro pro Liter, und Diesel um 15,5 Cent verteuert, also für 2,11 Euro pro Liter gehandelt. Diese Preiserhöhungen übersteigen offensichtlich den ausgelaufenen Steuerrabatt von 16,7 Cent je Liter und gehen dem ADAC zufolge auch nicht auf Schwankungen »des seit Tagen insgesamt stabilen Rohölpreises« zurück.

»Am Ende bleibt festzuhalten: Der Tankrabatt war eine teure und sozial unausgewogene Maßnahme«, ließ sich Tomaso Duso in einer Mitteilung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung Berlin (DIW), dessen Abteilung Unternehmen und Märkte er leitet, vernehmen. »Nicht vollständig«, sondern nur zu etwa 85 bis 90 Prozent sei der Rabatt an die Verbraucher »weitergegeben« worden. Vergangene Woche habe die Branche bereits mehr als die Hälfte der Vergünstigung unterschlagen und damit vielen Verbrauchern, die »noch einmal vollgetankt haben«, eine »Mehrbelastung« aufgebrummt, konstatierte Duso, der zudem der Monopolkommission vorsitzt, die den Preis genau beobachtet hat.

»Das eigentliche Problem sitzt nicht an der Tankstelle, sondern auf den vorgelagerten Stufen bei Raffinerien und Großhandel.« Dagegen sei »ein befristeter Rabatt« machtlos: »Er verschiebt nur, wann und bei wem das Geld

landet.« Bereichert habe die Regierung vor allem die Mineralölkonzerne, die etwa 100 bis 200 Millionen Euro Extraprofit einsackten, und entlastet vor allem »Vielfahrer«, die »überproportional zu den einkommensstärkeren Haushalten zählen«. Angesichts der »Knappheitssituation« setzt der Staat außerdem »falsche Anreize«, nämlich zu mehr Verbrauch. Duso schließt: »Der Tankrabatt war damit von Anfang an das falsche Instrument - und es ist richtig, ihn auslaufen zu lassen.«

»Das Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende begrüßt, dass diese kurzfristige und teure Entlastungsmaßnahme mit begrenzter sozial gerechter Wirkung nicht fortgeführt wird«, schloss sich dem Ökonomen eine Koalition von Verbänden mit einer Erklärung an, darunter DGB, VdK, EKD und BUND. Diese fordern nun eine »wirksame und gerechte Alternative: ein Mobilitätsgeld, das Menschen unabhängig vom Verkehrsmittel und gezielt nach ihrem tatsächlichen Bedarf unterstützt«. Selbst eine einmalige Auszahlung an Haushalte mit geringen Einkommen, jene also, »die einen überdurchschnittlich hohen Anteil ihres Einkommens für Mobilität und alltägliche Ausgaben aufbringen müssen«, könne die »besonders hohen finanziellen Belastungen« des Reiseverkehrs zu Beginn der Sommerferien abfedern.

Wie die Monopolkommission in der Mineralölindustrie machen die Verbände in den steigenden Lebenshaltungskosten ein grundlegendes Problem aus, das die unbeholfenen Behandlungsversuche der Bundesregierung schlichtweg unberührt lassen: »Die entscheidende Frage ist nicht, ob der Staat entlasten soll, sondern wie Entlastung wirksam, gerecht und zukunftsfest gestaltet werden kann.« Nebst Mobilitätsgeld soll daher »in dauerhaft bezahlbare und klimafreundliche Mobilität« investiert werden, sprich in den Nahverkehr, ein »bundesweites Sozialticket« und »ein langfristig bezahlbares Deutschlandticket«. Letzteres würde den Staat laut VdK über ein ganzes Jahr so viel kosten wie zwei Monate Tankrabatt. Automobil- und Mineralöllobby lassen grüßen.

»Die Bundesregierung lässt die Bevölkerung im Stich«, ahnte Janine Wissler, stellvertretende Vorsitzende und wirtschaftspolitische Sprecherin der Fraktion Die Linke im Bundestag, dass angesichts der von Union und SPD angestoßenen Kürzungsorgien an eine sozialökologische Alternative zum Tankrabatt nicht zu denken ist. »Untätig« bleibe die Regierung, »statt endlich wirksam gegen die Preistreiberei und Abzocke der Konzerne vorzugehen und die Menschen direkt zu entlasten«. Die Forderungen der Linken gleichen denen der Verbände, nur dass die Partei deren Finanzierung durch Umverteilung des Reichtums der Extraprofiteure, deren Übergewinne auf 2,4 Milliarden Euro geschätzt würden, vorschlägt: »Nötig wären jetzt die Einführung einer Übergewinnsteuer, eine Gewinnmargenbegrenzung und ein Energiekrisengeld für alle.«

<https://www.jungewelt.de/artikel/525290.tankrabatt-ist-geschichte-tanken-wieder-teurer-konzerne-weiter-reich.html>