

Kurzstudie: Wirksamkeit des Tankrabatts 2026 zur Entlastung energiearmer Haushalte

Univ.-Prof. Dr. Aaron Praktiknjo, Karl Seeger, M.Sc.

Lehrstuhl für Energiesystemökonomik (FCN-ESE), RWTH Aachen, Mathieustr. 10, 52074 Aachen

E-Mail: apraktknjo@eonerc.rwth-aachen.de, karl.seeger@eonerc.rwth-aachen.de



This work is licensed under a

<https://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/>

Zitierhinweis:

Praktiknjo, A., Seeger, K., 2026. *Kurzstudie: Wirksamkeit des Tankrabatts 2026 zur Entlastung energiearmer Haushalte*. Arbeitspapiere energiewirtschaftliche Analysen. Nr. 2026-004. Lehrstuhl für Energiesystemökonomik. Aachen. DOI: [10.18154/RWTH-2026-04229](https://doi.org/10.18154/RWTH-2026-04229)

Lehrstuhl für Energiesystemökonomik
E.ON Energy Research Center
RWTH Aachen
Mathieustr. 10, 52074 Aachen

E-Mail: apraktknjo@eonerc.rwth-aachen.de, karl.seeger@eonerc.rwth-aachen.de

Kurzstudie: Wirksamkeit des Tankrabatts 2026 zur Entlastung energiearmer Haushalte

Univ.-Prof. Dr. Aaron Praktiknjo, Karl Seeger, M.Sc.

Lehrstuhl für Energiesystemökonomik (FCN-ESE), RWTH Aachen, Mathieustr. 10, 52074 Aachen
E-Mail: apraktiknjo@eonerc.rwth-aachen.de, karl.seeger@eonerc.rwth-aachen.de

1 Hintergrund der Kurzstudie

Mit dem Beginn des Kriegs im Iran am 28.02.2026 sind die Preise für Mineralölprodukte deutlich angestiegen. So erhöhte sich der Preis für einen Liter Benzin von rund 1,77 EUR (Stand: 27.02.2026) um 18,6 % auf 2,10 EUR (Stand: 12.04.2026). Der Preis für einen Liter Diesel stieg im selben Zeitraum von 1,74 EUR sogar um 31,6 % auf 2,29 EUR [1].

Die gestiegenen Kraftstoffpreise führen zu einer zusätzlichen finanziellen Belastung privater Haushalte. Vor diesem Hintergrund hat die Bundesregierung am 13.04.2026 ein Entlastungspaket angekündigt, das neben der Senkung der Mineralölsteuer auf Benzin und Diesel um 0,17 EUR pro Liter brutto eine steuer- und abgabenfreie Entlastungsprämie in Höhe von 1.000 EUR für abhängig Beschäftigte durch ihre Arbeitgeber ermöglicht [2].

In der vorliegenden Kurzstudie untersuchen wir die zu erwartenden Einkommens- und Nachfrageeffekte dieses Entlastungspakets für private Haushalte. Dabei analysieren wir die Wirkungen differenziert nach Einkommensgruppen und betrachten die fiskalischen Kosten der Maßnahmen.

2 Methodik und Annahmen

Für unsere Analysen nutzen wir ökonomische Modelle und Simulationen auf Basis repräsentativer Mikrodaten. Hierzu zählen insbesondere die Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS, [3]) des Statistischen Bundesamts, das Sozio-oekonomische Panel (SOEP, [4]) des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) sowie das Deutsche Mobilitätspanel (MOP, [5]) des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT). Die Datensätze ermöglichen eine differenzierte Abbildung von Einkommenssituationen, Konsumstrukturen und Mobilitätsverhalten privater Haushalte in Deutschland.

Verhaltensanpassungen der Haushalte an Preisänderungen werden über einkommensabhängige Preiselastizitäten der Nachfrage modelliert, basierend auf empirischen Schätzungen aus vorangegangenen Untersuchungen [6]. Auf dieser Basis werden Nachfrageänderungen infolge veränderter Preise im Rahmen eines Mikrosimulationsmodells berücksichtigt.

Die für unsere Untersuchungen unterstellten Preisniveaus sind in Tabelle 1 dargestellt. Als Preisniveau ohne Tankrabatt verwenden wir die beobachteten Kraftstoffpreise vom 12.04.2026 [1].

Tabelle 1: Preisannahmen für Benzin (E10) und Diesel [1]

	Benzin (E10)	Diesel
Preisniveau ohne Tankrabatt	210,0 EUR-ct/l	229,3 EUR-ct/l
Rabatt (Brutto)	17,0 EUR-ct/l	
Preisniveau mit Tankrabatt	193,0 EUR-ct/l	212,3 EUR-ct/l

Um Verzerrungen in den Ergebnissen durch unterschiedliche Haushaltszusammensetzungen zu vermeiden, werden Haushaltseinkommen und Energieausgaben mittels Äquivalenzskalen standardisiert. Dadurch können Einkommens- und Entlastungseffekte zwischen Haushalten unterschiedlicher Größe und Zusammensetzung vergleichbar dargestellt werden.

Energiearme Haushalte werden auf Basis eines angepassten High-Cost-Low-Income-Indikators (HCLI) [7] definiert. Ein Haushalt gilt als energiearm, wenn der Anteil der Kraftstoffausgaben am Einkommen überdurchschnittlich hoch ist (Anteil der Kraftstoffausgaben am Haushaltsnettoeinkommen übersteigt den Median) und das verbleibende Einkommen nach Kraftstoffausgaben unterhalb der Armutsrisikoschwelle liegt.

Im Durchschnitt verfügen energiearme Haushalte über ein monatliches Nettoeinkommen von knapp 1.430 Euro bei Kraftstoffausgaben von rund 150 Euro. Insgesamt sind in Deutschland über 2,2 Millionen Haushalte von Energiearmut betroffen. Nicht-energiearme Haushalte haben ein mittleres monatliches Nettoeinkommen von rund 3.000 Euro bei Kraftstoffausgaben von rund 90 Euro.

3 Auswirkungen des Entlastungspakets auf private Haushalte

3.1 Auswirkungen des Tankrabatts auf private Haushalte

Unseren Ergebnissen nach führt ein Tankrabatt zu einer breiten finanziellen Entlastung privater Haushalte. Für einen durchschnittlichen Haushalt ergibt sich durch die Einführung des beschlossenen Tankrabatts eine monatliche Entlastung von 10,7 EUR. Allerdings unterscheiden sich die Entlastungswirkungen deutlich zwischen Haushalten unterschiedlicher Einkommensgruppen.

Absolut steigt die Entlastung tendenziell mit dem Einkommen der Haushalte. Die obere Hälfte der Haushalte würde monatlich mit rund 12,9 EUR entlastet, während Haushalte im untersten Einkommensdezil etwa 3,2 EUR weniger fürs Tanken ausgeben müssten. Dieser Unterschied ergibt sich vor allem aus dem tendenziell höheren Kraftstoffverbrauch einkommensstärkerer Haushalte.

Abbildung 2 zeigt die monatliche finanzielle Entlastung durch einen Tankrabatt nach Einkommensdezil sowohl absolut (links) als auch relativ zum Haushaltseinkommen (rechts).

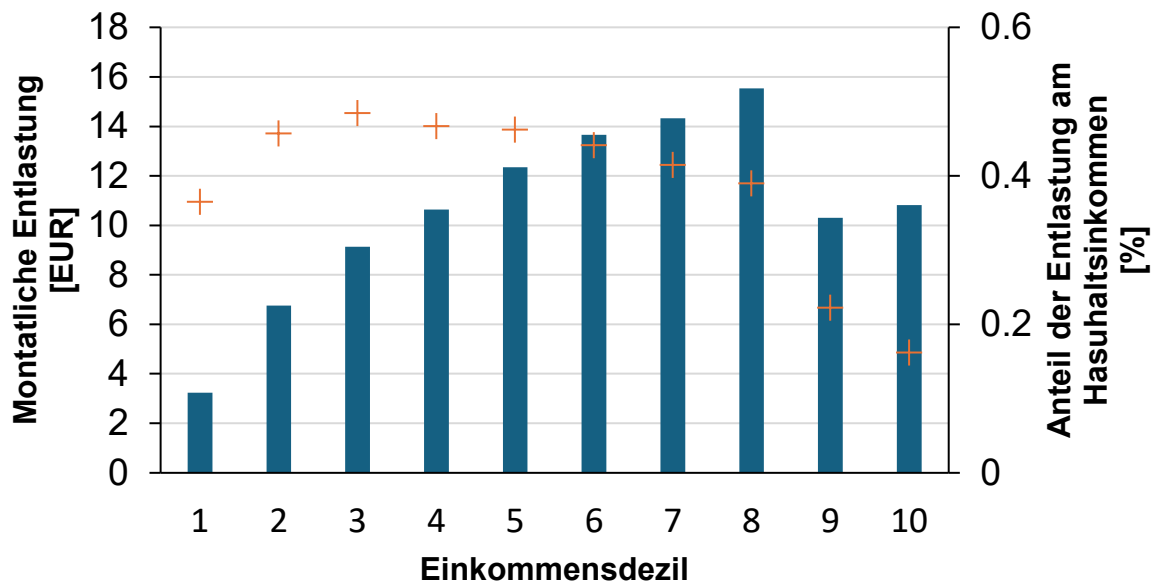


Abbildung 1: Finanzielle Entlastung durch einen Tankrabatt nach Einkommensdezil, Quelle: eigene Darstellung und Berechnungen

Den Entlastungen stehen fiskalische Ausgaben von rund 330 Mio. EUR pro Monat gegenüber (ohne Entlastung der Unternehmen). Hiervon entfallen lediglich 8,6 % auf energiearme Haushalte, während 91,4 % an nicht-energiearme Haushalte gehen.

Neben diesen Verteilungswirkungen zeigt sich auch ein Effekt auf das Nachfrageverhalten. Der Tankrabatt führt zu einer Erhöhung der Kraftstoffnachfrage. Der Verbrauch steigt im Durchschnitt um etwa 1,2 Liter pro Haushalt und Monat, was einem Anstieg von rund 2 % entspricht.

3.2 Auswirkungen der Entlastungsprämie auf private Haushalte

Die Entlastungsprämie von 1.000 Euro für Arbeitnehmer führt zu einer deutlichen finanziellen Entlastung. Unter der Annahme vollständiger Inanspruchnahme ergibt sich ein durchschnittliches zusätzliches Einkommen von rund 721 EUR. Für die Entlastungswirkungen zwischen Haushalten unterschiedlicher Einkommensgruppen ebenfalls deutlich.

In absoluten Beträgen steigt die Entlastung mit dem Einkommen der Haushalte. Die obere Hälfte der Haushalte würde im Durchschnitt um rund 932 EUR entlastet werden, während Haushalte im untersten Einkommensdezil um etwa 190 EUR entlastet würden. Dieser Unterschied ergibt sich ausschließlich aus der höheren Anzahl von abhängig Beschäftigten pro Haushalt in den höheren Einkommensdezilen. Abbildung 3 zeigt die finanzielle Entlastung durch eine Entlastungsprämie nach Einkommensdezil sowohl absolut (links) als auch relativ zum Haushaltseinkommen (rechts).

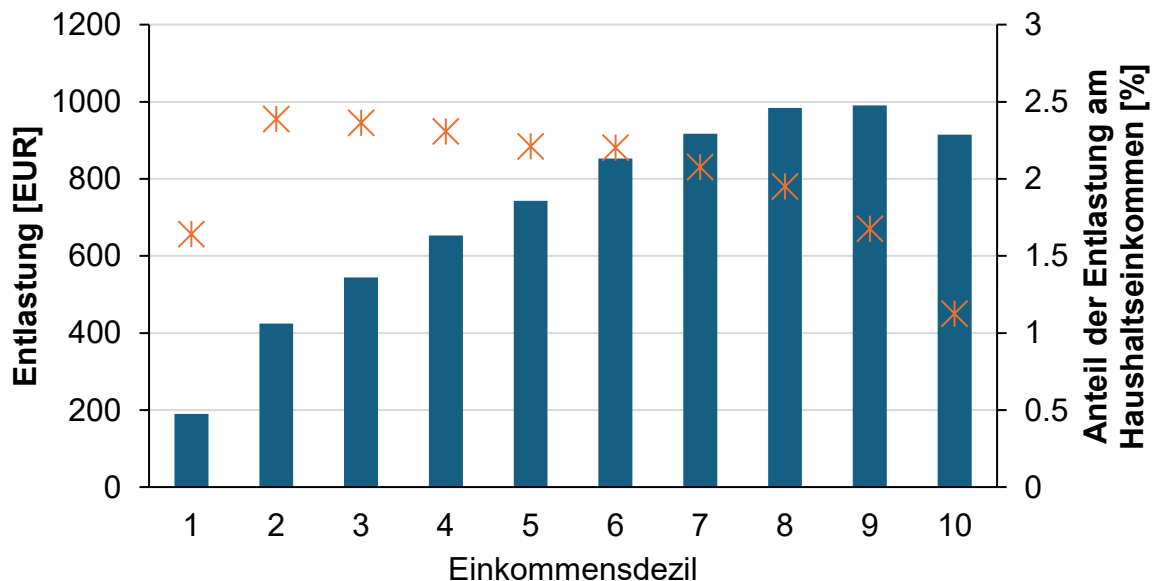


Abbildung 2: Finanzielle Entlastung durch eine Entlastungsprämie nach Einkommensdezil, Quelle: eigene Darstellung und Berechnungen

4 Implikationen und Handlungsempfehlungen

Die Ergebnisse zeigen, dass sowohl der Tankrabatt als auch die Entlastungsprämie grundsätzlich zu einer finanziellen Entlastung führen. Gleichzeitig unterscheiden sich beide Maßnahmen hinsichtlich ihrer Zielgenauigkeit und ihrer Wirkungen auf das Nachfrageverhalten.

Der Tankrabatt weist eine geringe Zielgenauigkeit bei der Entlastung energiearmer Haushalte auf, da ein Großteil der Entlastung nicht bei den besonders betroffenen Haushalten ankommt. Zudem führt die Maßnahme zu einem Anstieg der privaten Kraftstoffnachfrage von etwa 2 %. Angesichts der aktuellen Versorgungsrisiken ist dieser Nachfrageanstieg relevant. Rund 6,1 % der deutschen Rohölimporte stammen aus dem Nahen Osten, wobei ein Teil dieser Mengen derzeit ausfällt [8]. Ein solcher Anstieg verschärft bestehende Angebotsengpässe, was sich wiederum preistreibend auswirkt. Die Entlastungsprämie wirkt im Vergleich stärker auf die Reduktion von Energiearmut und hätte weniger starke Effekte auf die Nachfrage, bleibt jedoch ebenfalls begrenzt zielgerichtet.

Im Sinne der sozialen Marktwirtschaft sollte der Staat soziale Härten abfedern, nicht aber Preise breit korrigieren. Preise zeigen Knappheit an – werden sie künstlich gesenkt, kann sich die Knappheit verschärfen.

Insgesamt zeigen die Ergebnisse, dass stärker zielgerichtete Transferzahlungen eine effizientere Alternative darstellen, da sie besonders betroffene Haushalte erreichen, ohne gleichzeitig

die Kraftstoffnachfrage in diesem Maße zu erhöhen [9]. Dies gilt insbesondere in Situationen knapper Energieversorgung.

5 Quellen

- [1] ADAC, „Spritpreise: Bundesregierung beschließt Senkung der Energiesteuer“. Zugegriffen: 13. April 2026. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.adac.de/news/aktueller-spritpreis/>
- [2] Bundesregierung, „Entlastungen für Wirtschaft und Bevölkerung“, Die Bundesregierung informiert | Startseite. Zugegriffen: 14. April 2026. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/entlastungen-reformen-2420296>
- [3] FDZ, „Einkommens- und Verbrauchsstichprobe“, Forschungsdatenzentren der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder. Zugegriffen: 3. August 2023. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.forschungsdatenzentrum.de/de/haushalte/evs>
- [4] „Sozio-oekonomisches Panel, Daten der Jahre 1984-2023 (SOEP-Core, v40, EU Edition)“. SOEP Socio-Economic Panel Study, 2025. doi: 10.5684/SOEP.CORE.V40EU.
- [5] J. Vallee, L. Ecke, B. Chlond, und P. Vortisch, „Deutsches Mobilitätspanel (MOP) – Wissenschaftliche Begleitung und Auswertungen Bericht 2021/2022: Alltagsmobilität und Fahrleistung“, Karlsruher Institut für Technologie (KIT) Institut für Verkehrswesen, 2022. Zugegriffen: 12. Oktober 2023. [Online]. Verfügbar unter: https://mobilitaetspanel.ifv.kit.edu/downloads/Bericht_MOP_21_22.pdf
- [6] J. Priesmann und A. Praktijnjo, „Estimating short- and long-run price and income elasticities of final energy demand as a function of household income“, *Energy Policy*, Bd. 207, S. 114850, Dez. 2025, doi: 10.1016/j.enpol.2025.114850.
- [7] J. Hills, „Fuel poverty: the problem and its measurement, CASEREport, 69. Department for Energy and Climate Change, London, UK“.
- [8] Statistisches Bundesamt (Destatis), „6,1 % der deutschen Rohöl-Importe 2025 aus dem Nahen Osten“, Pressemitteilung, März 2026. Zugegriffen: 16. April 2026. [Online]. Verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2026/03/PD26_N016_51.html
- [9] J. Priesmann und A. Praktijnjo, „Analyse der Wirksamkeit und Effizienz der Entlastungspakete der Bundesregierung“, *Zeitschrift für Energiewirtschaft*, Bd. 47, Nr. 2, S. 46–63, 2023.