

16. September 2026, von Michael Schöfer

Eine Kakophonie von Vorschlägen

Die Mineralölkonzerne würden Donald Trump wählen - ganz egal, welches Chaos er anrichtet. Im Gegenteil, je größer das Chaos, desto stärker sprudeln ihre Gewinne. Trumps dilettantisch geführter Krieg gegen den Iran bedroht mittlerweile zwei wichtige Handelswege: die Straße von Hormus am Eingang zum Persischen Golf und die Meerenge Bab al-Mandab am Eingang zum Roten Meer. Für die Ölexporte Saudi-Arabiens, immerhin der zweitgrößte Erdölproduzent der Welt, steht vorläufig bloß noch das Nadelöhr Suez-Kanal zur Verfügung. Dadurch werden Energielieferungen entweder unterbunden oder zu großen Umwegen gezwungen, was den Preis an den Zapfsäulen explodieren lässt. Kraftstoff ist derzeit an den Tankstellen so teuer wie nie.

Der britische Mineralölkonzern BP hat im zweiten Quartal 2026 den Umsatz um 47 Prozent auf 70,1 Mrd. Dollar gesteigert, der um Sondereffekte bereinigte Nettogewinn ist auf 5,7 Mrd. Dollar gewachsen. ExxonMobil hat den Gewinn auf 14,5 Mrd. Dollar verdoppelt, Chevron mit 12,1 Mrd. Dollar sogar verfünffacht. [1] Ohne jede eigene Anstrengung, einfach so, die Arbeit hat schließlich der Stümper im Weißen Haus erledigt. In den Konzernzentralen müssen die Sektkorken geknallt haben. Doch was den einen in Feierlaune versetzt, treibt den aufs Auto angewiesenen Berufspendlern die Zornesröte ins Gesicht. Und die Politik? Zeigt sich unfähig, die riesigen Übergewinne der Mineralölkonzerne abzuschöpfen, um die unter der Preisbelastung ächzenden Menschen zu entlasten.

Bundeskanzler Friedrich Merz hat jetzt kurz vor den Landtagswahlen in Mecklenburg-Vorpommern und Berlin Entlastungen bei den Spritkosten angekündigt, dabei allerdings offen gelassen, wie er das bewerkstelligen will. Aus der von ihm geführten Bundesregierung ist wie üblich eine Kakophonie von unterschiedlichen Vorschlägen zu vernehmen. Bundesfinanzminister Lars Klingbeil will die Extra-Profite der Mineralölkonzerne als Finanzierungsquelle anzapfen, Bundeswirtschaftsministerin Katherina Reiche bestimmte Bevölkerungsgruppen gezielt über Direktzahlungen entlasten. Irritierenderweise schlägt sie jedoch bei einem Besuch in Houston/USA die Senkung der Mehrwertsteuer vor. Was daran gezielt sein soll, erschließt sich dem geneigten Publikum nicht. Spritpreisdeckel und Übergewinnsteuer lehnt sie ab. Von anderen wird abermals eine vorübergehende Absenkung der Energiesteuer oder des CO₂-Preises ins Auge gefasst - trotz mäßiger Erfolge des Tankratts im Mai und Juni diesen Jahres. Fazit: Nix Genaues weiß man nicht. Ebenso wenig, woher das Geld kommen soll. [2]

Gezielte Entlastung oder Gießkannenprinzip, marktwirtschaftliche Mechanismen oder staatlicher Dirigismus - Vorschläge gibt es viele, wirksame Lösungen sind indes Mangelware. Zumindest in den Regierungsparteien sollte man inzwischen gelernt haben, sich zuerst innerhalb der Koalition abzustimmen anstatt über die Presse öffentlich zu streiten. Erst gackern, wenn das Ei auch tatsächlich gelegt ist. Leider macht Schwarz-Rot nicht den Eindruck, lernfähig zu sein, wirkt vielmehr angesichts der Wahlerfolge der Feinde der Demokratie wie ein aufgeschauelter Hühnerhaufen. Die Regierung sucht panisch nach Lösungen, die das Wahlvolk irgendwie besänftigen sollen.

Der Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV, Deutsche Bahn), die Förderung von E-Autos oder der Erneuerbaren Energien wird eher mittel- bis langfristig wirken. Kurzfristig kann man - wie auch immer - die Menschen finanziell entlasten, aber ebenso den Energieverbrauch reduzieren. Letzteres zum Beispiel mit einem Tempolimit auf Autobahnen und Landstraßen. Ein Tempolimit einzuführen kostet nichts (nein, auch keine Schilder!) und lässt sich sofort durch eine Änderung von § 3 der Straßenverkehrsordnung um-

setzen. Ein einziger Federstrich genügt. Das wäre immerhin mal ein Anfang. Und der Umwelt, Stichwort CO2-Emissionen, hilft es ebenfalls.

Nach Berechnungen des Umweltbundesamtes könnte man allein durch den Geschwindigkeitseffekt große Mengen Kraftstoff einsparen - je nachdem, welche Variante gewählt wird [3]:

Tempolimit-Variante in km/h	mögliche Kraftstoffeinsparung (Benzin + Diesel)	Anteil am Jahreskraftstoffverbrauch des Personenverkehrs (2024: 45.648 Mio. Liter)
130 (Autobahn) / 100 (außerorts)	937 Mio. Liter	2,05 %
130 (Autobahn) / 80 (außerorts)	1.171 Mio. Liter	2,57 %
120 (Autobahn) / 100 (außerorts)	1.756 Mio. Liter	3,85 %
120 (Autobahn) / 80 (außerorts)	2.049 Mio. Liter	4,49 %
100 (Autobahn) / 80 (außerorts)	3.336 Mio. Liter	7,31 %

Weniger Nachfrage wirkt preisdämpfend. Kommen eine veränderte Routenwahl und Verkehrsnachfrage-Effekte hinzu, könnte die Kraftstoffeinsparung sogar noch größer ausfallen. Leider stößt dieser Vorschlag bei der Bundesregierung auf taube Ohren, es gibt wenig Hoffnung auf Realisierung. Motto: Autoindustrie - Dein Wille geschehe. Alles andere käme einem Wunder gleich. Und so müssen wir wohl oder übel abwarten, auf was sich die Regierenden einigen. Vermutlich wird es dann heißen: Friedrich Merz kreißte und gebar - nun ja, jedenfalls kein Tempolimit.

[1] tagesschau.de vom 04.08.2026

[2] tagesschau.de vom 15.09.2026

[3] Umweltbundesamt vom 17.04.2026, Tempolimit und Umweltbundesamt vom 06.05.2026, Kraftstoffverbrauch im Straßenverkehr in Deutschland