IMK
Institut für Makroökonomie
und Konjunkturforschung

POLICY BRIEF

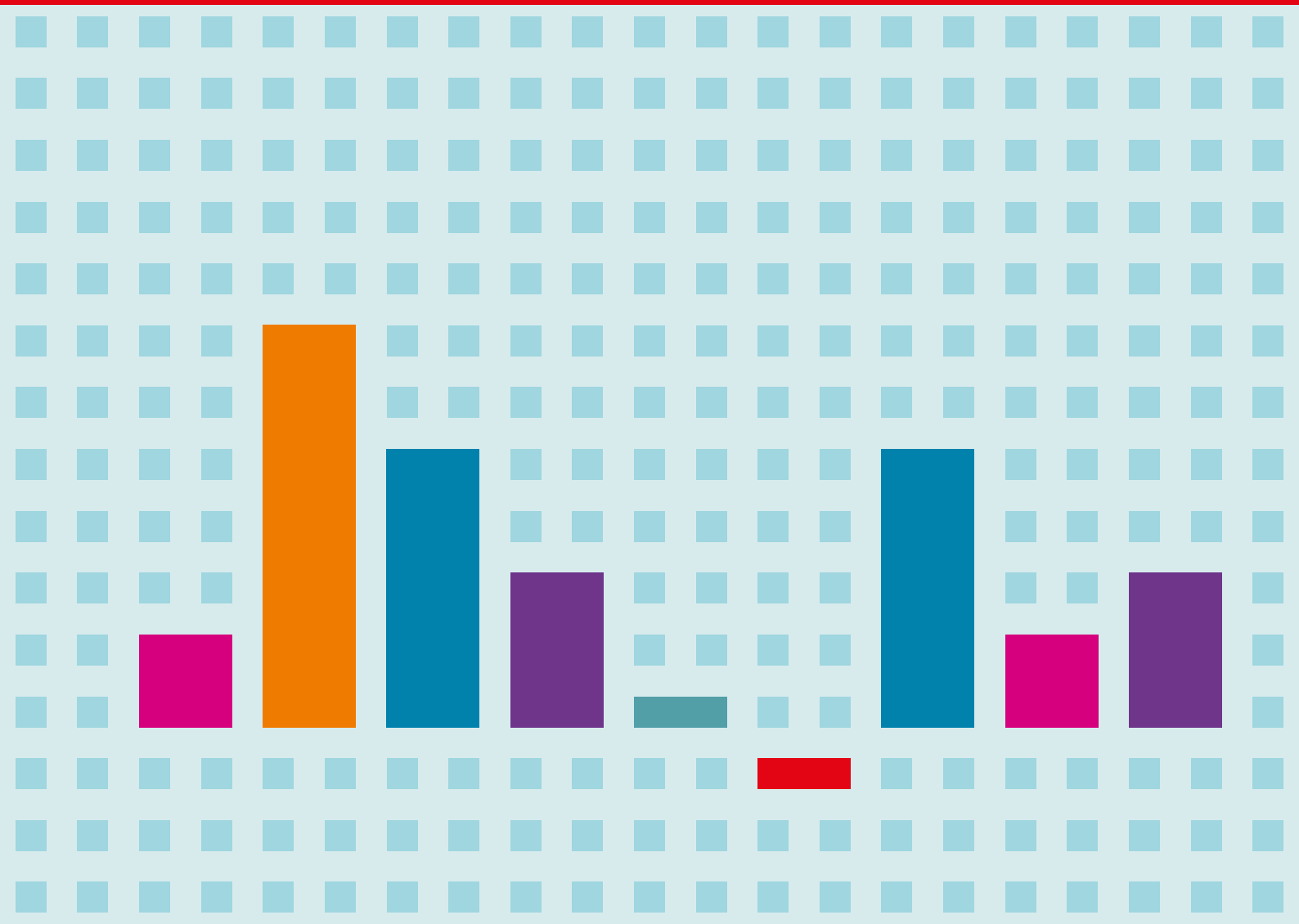
Das IMK ist ein Institut
der Hans-Böckler-Stiftung

IMK Policy Brief Nr. 231 · November 2026

HOHE SPRITPREISE BELASTEN DEN PRIVATEN KONSUM – TANKRABATT SORGT NUR FÜR GERINGE ENTLASTUNG

Erkenntnisse aus einer Online-Umfrage

Jan Behringer, Lukas Endres



HOHE SPRITPREISE BELASTEN DEN PRIVATEN KONSUM – TANKRABATT SORGT NUR FÜR GERINGE ENTLASTUNG

Erkenntnisse aus einer Online-Umfrage

Jan Behringer[1], Lukas Endres[2]

Zusammenfassung

Eine aktuelle Online-Umfrage des IMK zeigt, dass die stark gestiegenen Spritpreise im Jahr 2026 bei vielen Haushalten zu Anpassungen im Mobilitätsverhalten und zu Einschränkungen beim sonstigen Konsum führten. Die mittlere finanzielle Entlastung durch den Tankrabatt im Mai und Juni 2026 fiel dagegen mit rund 13 Euro pro Monat gering aus, wobei einkommensstärkere Haushalte aufgrund ihres höheren Kraftstoffverbrauchs überproportional profitierten. Entsprechend wurde der Tankrabatt von einer großen Mehrheit der betroffenen Haushalte kaum oder gar nicht als Entlastung wahrgenommen. Stattdessen bevorzugt die Mehrheit der betroffenen Haushalte eine pauschale oder einkommensabhängig gezielte Unterstützung, um die zusätzliche finanzielle Belastung durch die gestiegenen Spritpreise abzufedern. Gleichzeitig machen sich viele Menschen Sorgen um die weitere Entwicklung der Spritpreise, was mit einer geplanten Konsumzurückhaltung einhergeht. Die Ergebnisse unterstreichen die Bedeutung wirksamer und zielgerichteter Entlastungsmaßnahmen, um die Kaufkraft der Haushalte zu stabilisieren und den privaten Konsum zu stützen.

[1] Referatsleitung Makroökonomie der Einkommensverteilung, Jan-Behringer@boeckler.de

[2] Referent Konsum- und Sparverhalten privater Haushalte, Lukas-Endres@boeckler.de

Einleitung

Durch den Krieg im Nahen Osten und den damit verbundenen Verwerfungen auf den internationalen Energiemärkten sind ab März 2026 die Kraftstoffpreise in Deutschland deutlich angestiegen. Dies führte zu einer zusätzlichen finanziellen Belastung privater Haushalte. Um diese Mehrbelastung abzufedern, beschloss die Bundesregierung im April 2026 eine befristete Senkung der Energiesteuer auf Benzin und Diesel. Der sogenannte Tankrabatt galt vom 1. Mai bis zum 30. Juni 2026 und reduzierte die Energiesteuer um 14,04 Cent je Liter. Zusammen mit der Umsatzsteuer ergab sich daraus eine Entlastung von bis zu 16,7 Cent pro Liter. Trotz einer kontroversen Debatte über die Wirksamkeit des Tankrabatts als Entlastungsmaßnahme einigten sich Bund und Länder im September 2026 darauf, ihn angesichts der erneut gestiegenen Kraftstoffpreise vom 1. Oktober 2026 bis zum Jahresende wieder einzuführen.

Die steigenden Spritpreise haben potenziell auch Auswirkungen auf den privaten Konsum. Wenn Haushalte die Mehrkosten für Kraftstoffe nicht durch geringere Ersparnisse ausgleichen können oder möchten, bleibt ihnen nur, den Konsum von Kraftstoffen oder anderen Gütern und Dienstleistungen einzuschränken. Dadurch könnte sich die Erholung des privaten Konsums in Deutschland verzögern.

Der vorliegende Policy Brief untersucht die Auswirkungen der gestiegenen Spritpreise auf das Fahr- und Konsumverhalten der betroffenen Haushalte. Darüber hinaus werden die tatsächliche und wahrgenommene Entlastungswirkung des Tankrabatts im Mai und Juni 2026 sowie die Präferenzen der Bevölkerung hinsichtlich der Ausgestaltung staatlicher Entlastungsmaßnahmen bei steigenden Spritpreisen analysiert. Außerdem wird untersucht, inwieweit die Menschen sich Sorgen um die weitere Entwicklung der Spritpreise machen und welche Folgen dies für ihre Konsumpläne hat.

Als Datengrundlage dient eine repräsentative Befragung der Bevölkerung in Deutschland, die in zwei Erhebungswellen durchgeführt wurde. Die erste Welle fand im Frühjahr 2026 statt und erfasst das Fahrverhalten der privaten Haushalte. Anhand dieser Angaben wird die Entlastungswirkung des Tankrabatts bestimmt. Die zweite Welle wurde im August und September 2026 erhoben, kurz vor Inkrafttreten des erneuten Tankrabatts. Sie erfasst sowohl die rückblickende Bewertung der Entlastungswirkung des Tankrabatts als auch die Präferenzen der Bevölkerung hinsichtlich der Ausgestaltung staatlicher Entlastungsmaßnahmen. Die Umfrage wurde vom Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung (IMK) in Auftrag gegeben.

Die Ergebnisse zeigen, dass die gestiegenen Spritpreise im Jahr 2026 bei vielen Haushalten zu Anpassungen im Mobilitätsverhalten und zu Einschränkungen beim sonstigen Konsum führten. Der Tankrabatt sollte die finanzielle Belastung der privaten Haushalte durch die gestiegenen Spritpreise abfedern. Die tatsächliche Entlastung fiel allerdings gering aus und wurde von der großen Mehrheit der betroffenen Haushalte nicht als spürbar wahrgenommen. Die Menschen bevorzugen eher Entlastungsformen, die eine progressivere Verteilungswirkung als der Tankrabatt aufweisen, von dem einkommensstarke Haushalte aufgrund ihres höheren Spritverbrauchs überproportional profitieren. Gleichzeitig macht sich ein großer Teil der Menschen Sorgen um die weitere Entwicklung der Spritpreise, was mit Plänen zur Konsumzurückhaltung einhergeht. Dies deutet darauf hin, dass die hohen Spritpreise den privaten Konsum nicht nur durch die Reaktion der Haushalte auf die unmittelbaren Mehrkosten, sondern auch durch eine anhaltende Verunsicherung über die weitere Preisentwicklung belasten können.

Umfrage zum Tankrabatt

Die Daten für diesen Policy Brief wurden im Rahmen einer repräsentativen Befragung von Personen im Alter von 18 bis 75 Jahren in Deutschland erhoben. Diese umfasst zwei Befragungswellen, an denen jeweils unterschiedliche Personen teilnahmen. In einer ersten Erhebung wurden im Zeitraum vom 18. Februar bis 9. April knapp 9.000 Personen befragt. Diese Daten werden im Policy Brief verwendet, um die Entlastung durch den Tankrabatt im Mai und Juni 2026 zu ermitteln. In einer zweiten Erhebung wurden im Zeitraum vom 25. August bis 15. September, also vor Inkrafttreten des erneuten Tankrabatts, rund 5.000 Personen befragt. Diese Daten enthalten Angaben zur Reaktion der Menschen auf die gestiegenen Spritpreise, der wahrgenommenen Entlastung durch den Tankrabatt im Mai und Juni 2026 sowie den Präferenzen zur Ausgestaltung einer Entlastung.

Die Befragung wurde als computergestützte Online-Befragung (CAWI) umgesetzt. Die Stichproben wurde jeweils aus einem Online-Access-Panel gezogen und nach den Merkmalen Alter, Geschlecht, Bundesland und Haushaltseinkommen quotiert. Die Quotenvorgaben basieren auf dem bevölkerungsrepräsentativen Mikrozensus 2022 des Statistischen Bundesamtes. Um sicherzustellen, dass die Ergebnisse die Grundgesamtheit möglichst genau abbilden, wurden die finalen Stichproben jeweils nach Alter, Geschlecht, Region und Haushaltseinkommen gewichtet.

Die Stichproben können jedoch in nicht direkt kontrollierten Charakteristiken von der Gesamtpopulation abweichen, da die Teilnahme an Umfragen im Rahmen eines Online-Access Panels einen Internetzugang sowie die selbstständige Registrierung erfordert. In der Literatur werden mögliche Verzerrungen insbesondere in Bezug auf Einkommen, Bildung, Alter und politische Einstellungen intensiv diskutiert (Baker et al. 2010; Callegaro et al. 2014; Cornesse et al. 2020). Verzerrungen der Stichproben hinsichtlich der politischen Präferenzen der Befragten könnten sich auch in den Einstellungen gegenüber der Bundesregierung widerspiegeln. Ein Vergleich der abgefragten Parteineigung mit der zum Befragungszeitraum aktuellen Sonntagsfrage zeigt lediglich geringe Abweichungen, die durch die Gewichtung der Stichproben korrigiert werden.

Ein weiterer Kritikpunkt an Online-Befragungen ist, dass monetäre Anreize für die Teilnahme an Umfragen mit einem erhöhten Risiko oberflächlicher oder unaufmerksamer Antworten einhergehen (Callegaro et al. 2014). Zur Sicherung der Datenqualität wurden deshalb Aufmerksamkeitstests implementiert, die bei Falschbeantwortung zum Ausschluss aus der Umfrage führten. Darüber hinaus wurden Befragungsdaten von Teilnehmenden, die durch sehr kurze Bearbeitungszeiten auffielen, in der Analyse nicht berücksichtigt.

Reaktionen auf die gestiegenen Spritpreise

Stark steigende Spritpreise belasten private Haushalte unmittelbar, indem sie die Kosten der täglichen Mobilität erhöhen. Um diese Mehrbelastung abzufedern, können Haushalte ihr Fahrverhalten anpassen. Ist dies nicht möglich, etwa weil sie auf ein Kraftfahrzeug angewiesen sind, oder

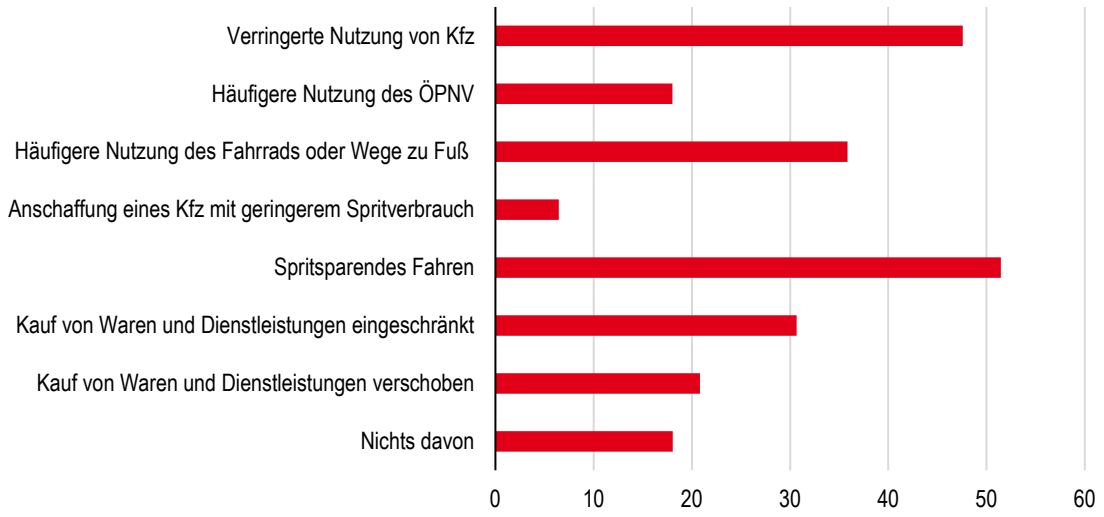
reichen solche Anpassungen nicht aus, können steigende Spritpreise auch dazu führen, dass Haushalte ihre Ausgaben in anderen Bereichen einschränken.

In unserer Umfrage wurden die Teilnehmenden gefragt, ob die gestiegenen Spritpreise im Jahr 2026 ihren Haushalt zu bestimmten Verhaltensänderungen veranlasst haben. Dabei konnten sie folgende Antwortoptionen auswählen: (a) verringerte Nutzung von Kraftfahrzeugen, (b) häufigere Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, (c) häufigere Nutzung des Fahrrads oder Zurücklegen von Wegen zu Fuß, (d) Anschaffung eines Kraftfahrzeugs mit geringerem Spritverbrauch, (e) spritsparendes Fahren, (f) Einschränkung oder (g) Aufschieben von Käufen von Waren und Dienstleistungen sowie (h) keine dieser Handlungen. Damit lässt sich untersuchen, welche Anpassungen die Haushalte als Reaktion auf die gestiegenen Spritpreise in ihrem Fahr- und Konsumverhalten vorgenommen haben.

Die Umfragedaten zeigen, dass die gestiegenen Spritpreise bei einem erheblichen Teil der Befragten zu Verhaltensänderungen führten (siehe Abbildung 1). Nur rund 18 Prozent gaben an, keine Anpassung vorgenommen zu haben. Die verbleibenden rund 82 Prozent berichteten hingegen von mindestens einer Verhaltensänderung infolge der gestiegenen Spritpreise.

Diese Anpassungen betreffen sowohl das Mobilitäts- als auch das Konsumverhalten. Insgesamt nahmen rund 77 Prozent der betroffenen Haushalte Anpassungen im Bereich der Mobilität vor. Rund 51 Prozent gaben an, spritsparender gefahren zu sein, und rund 48 Prozent, ihre Kraftfahrzeugnutzung eingeschränkt zu haben. Außerdem berichteten rund 36 Prozent, häufiger das Fahrrad genutzt oder Wege zu Fuß zurückgelegt zu haben. Etwa 18 Prozent nutzten nach eigenen Angaben häufiger öffentliche Verkehrsmittel.

Abbildung 1: Reaktion auf gestiegene Spritpreise
Angaben in %



Hinweis: Bei den verschiedenen Handlungen waren Mehrfachantworten möglich.

Quellen: Online-Befragung des IMK, Berechnungen des IMK.

Zudem antworteten insgesamt rund 35 Prozent der betroffenen Haushalte, Einschränkungen beim sonstigen Konsum vorgenommen zu haben. Rund 31 Prozent schränkten sich beim Kauf von Waren und Dienstleistungen ein und etwa 21 Prozent verschoben entsprechende Käufe.

Besonders deutlich fällt dabei die Reaktion der Haushalte mit geringen Einkommen aus. Während unter Haushalten mit einem monatlichen Nettoeinkommen von 5.000 Euro und mehr lediglich rund 24 Prozent angaben, ihre Ausgaben für Waren und Dienstleistungen eingeschränkt oder aufgeschoben zu haben, waren es unter Haushalten mit einem Nettoeinkommen von weniger als 2.000 Euro rund 42 Prozent. Dies deutet darauf hin, dass höhere Kraftstoffpreise für Haushalte mit geringen Einkommen eine besondere Herausforderung darstellen, die häufig Einschränkungen im Alltag zur Folge haben, die auch über die Mobilität hinausgehen.[3]

Finanzielle Entlastung durch den Tankrabatt

Unsere Ergebnisse verdeutlichen, dass die gestiegenen Spritpreise bereits zu Anpassungen im Fahr- und Konsumverhalten der betroffenen Haushalte führten. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, inwieweit der Tankrabatt im Mai und Juni 2026 die betroffenen Haushalte tatsächlich entlastete. Um die tatsächliche Entlastung zu ermitteln, wurden die Teilnehmenden gebeten, Angaben zu ihrer Kraftfahrzeugnutzung zu machen, anhand derer sich ihr Kraftstoffverbrauch ermitteln lässt.[4] Die Entlastung durch den Tankrabatt wurde bestimmt, indem auf den so ermittelten Kraftstoffverbrauch eine Preissenkung von 16,7 Cent pro Liter angewandt wurde.[5]

Abbildung 2 zeigt die monatliche absolute Entlastung von Haushalten, die ein Kraftfahrzeug mit Verbrennungsmotor nutzen, sowie die Entlastung relativ zum Haushaltsnettoeinkommen. Dargestellt ist die Verteilung der Entlastung innerhalb verschiedener Einkommensgruppen. Die Boxen umfassen jeweils die mittleren 50 Prozent der Haushalte einer Einkommensgruppe, also den Bereich zwischen dem 25. und 75. Perzentil der Entlastungsverteilung. Die horizontale Linie innerhalb der Box markiert den Median. Die Whisker (T-förmige Antennen) reichen vom 10. bis zum 90. Perzentil der jeweiligen Einkommensgruppe.

Unsere Umfrage zeigt, dass die absolute Entlastung eher gering ausfiel. Die Entlastung von betroffenen Haushalten durch den Tankrabatt belief sich am Median auf etwa 13 Euro pro Monat. Unter Haushalten mit einem monatlichen Nettoeinkommen von weniger als 2.000 Euro betrug die Entlastung am Median rund 8 Euro. Mit zunehmendem Einkommen war die Entlastung zwar deutlich höher. Aber auch Haushalte mit einem monatlichen Nettoeinkommen von 5.000 Euro und mehr wurden am Median nur um rund 20 Euro entlastet. Die absolute Entlastung durch den Tankrabatt war somit regressiv verteilt.

---

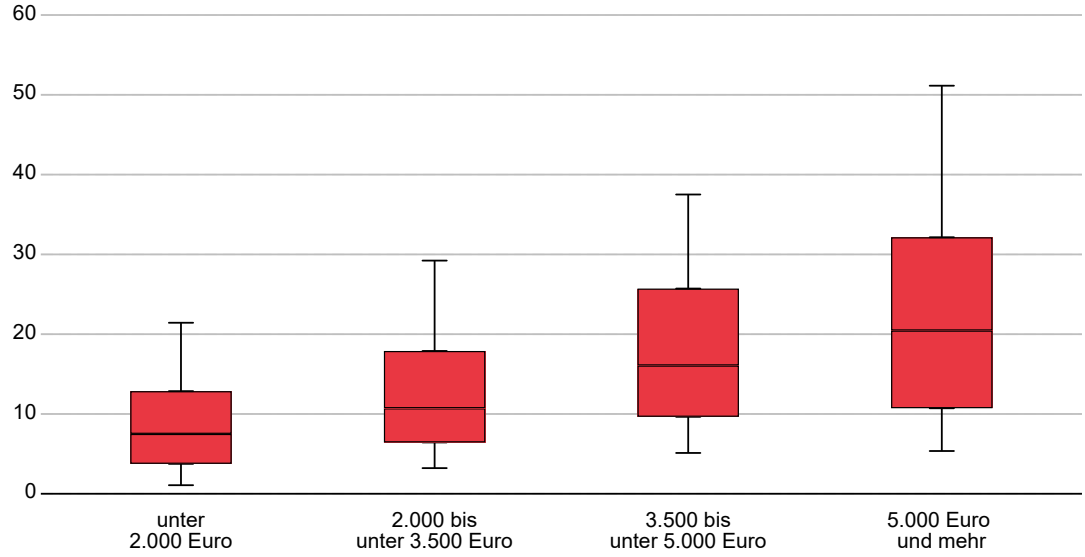
[3] Die Auswertung zu den Konsumreaktionen nach Haushaltseinkommen kann auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.

[4] Die Teilnehmenden wurden nach der Anzahl der Benzin- und Dieselfahrzeuge sowie nach den im vergangenen Jahr insgesamt gefahrenen Kilometern ihres Haushalts gefragt. Anhand dieser Angaben zur Fahrzeugflotte und -nutzung wird der Kraftstoffverbrauch der Haushalte auf Basis eines durchschnittlichen Verbrauchs von 7,7 Litern pro 100 Kilometer für Benzinfahrzeuge und 7 Litern für Dieselfahrzeuge berechnet. Zudem wird angenommen, dass sich die von den Befragten angegebene Fahrleistung der vergangenen zwölf Monate gleichmäßig auf die einzelnen Monate verteilt. Die für Mai und Juni 2026 angenommene Fahrleistung entspricht somit jeweils einem Zwölftel der angegebenen Jahresfahrleistung.

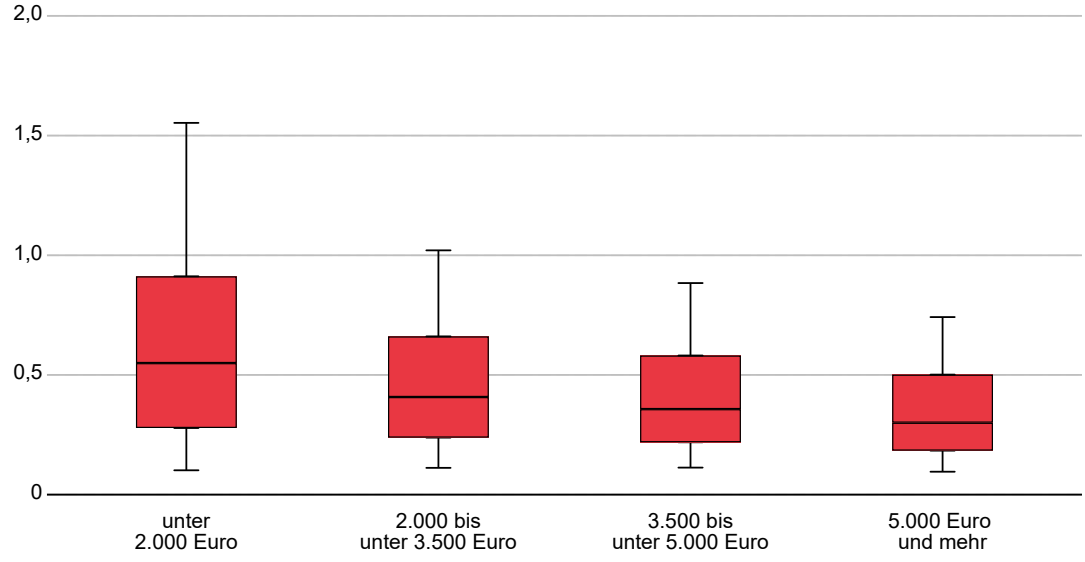
[5] Die Berechnungen gehen von einer Senkung der Kraftstoffpreise um 16,7 Cent pro Liter aus. Nach Schätzungen des DIW lag die tatsächliche Weitergabe des Tankrabatts an die Verbraucherinnen und Verbraucher zwischen 14 und 17 Cent pro Liter, nahm gegen Ende der Laufzeit jedoch deutlich ab (Duso, 2026). Die berechneten Entlastungsbeträge sind daher als Obergrenze der möglichen Entlastung zu verstehen.

Gemessen am Einkommen war der Tankrabatt für einkommensschwächere Haushalte von größerer Bedeutung. Der Median der relativen Entlastung lag in der untersten Einkommensgruppe bei rund 0,55 Prozent des monatlichen Haushaltsnettoeinkommens, während er in der obersten Einkommensgruppe bei rund 0,30 Prozent lag. Die relative Entlastung nahm damit über die Einkommensgruppen hinweg ab.

Abbildung 2: Entlastung durch den Tankrabatt nach Einkommen
a) Absolute Entlastung
Angaben in Euro

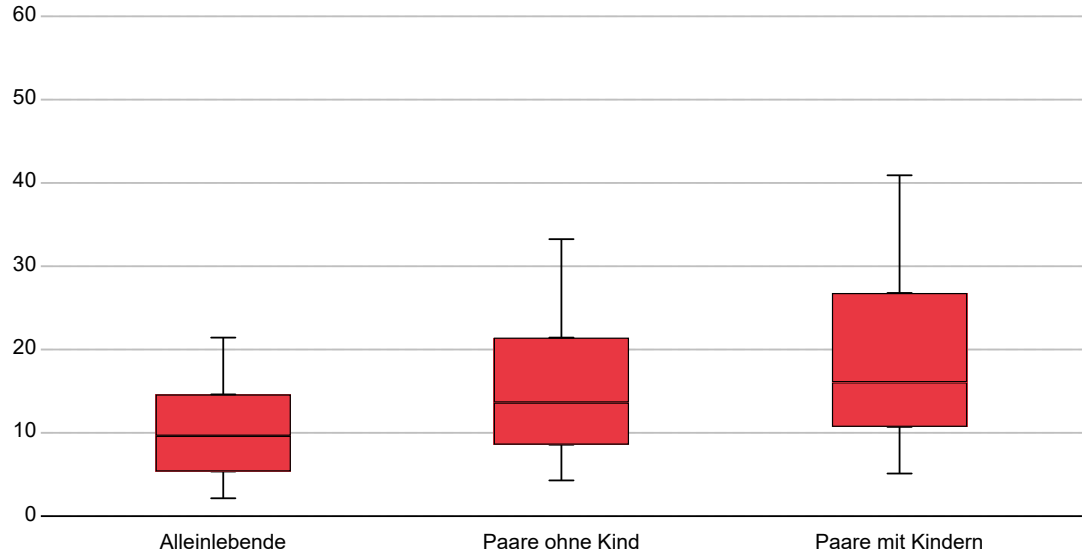


b) Entlastung relativ zum Haushaltsnettoeinkommen
Angaben in %

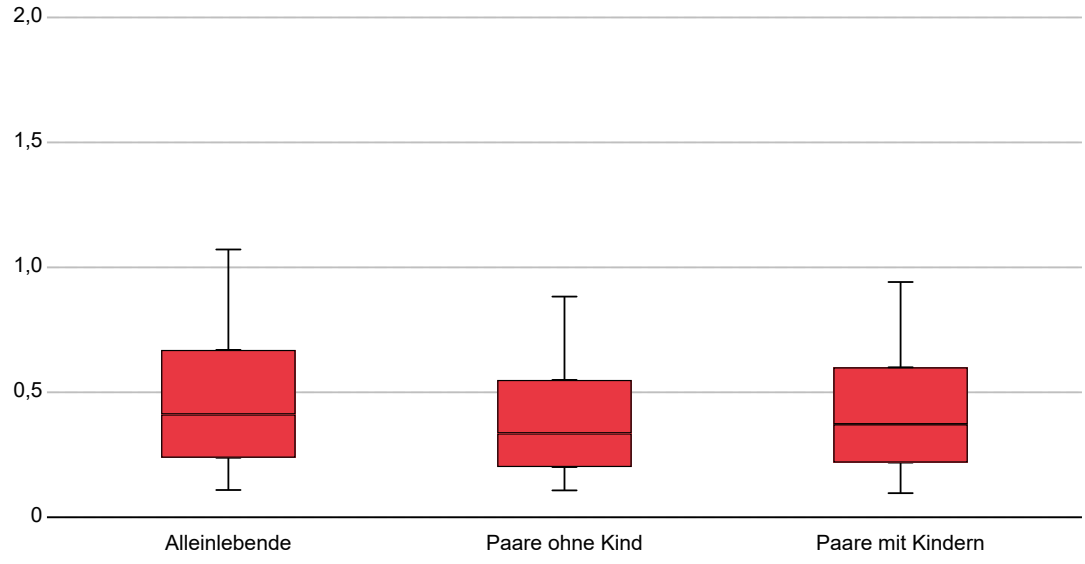


Quellen: Online-Befragung des IMK, Berechnungen des IMK.

Abbildung 3: Entlastung durch den Tankrabatt nach Haushaltstyp
a) Absolute Entlastung
Angaben in Euro



b) Entlastung relativ zum Haushaltsnettoeinkommen
Angaben in %



Quellen: Online-Befragung des IMK, Berechnungen des IMK.

Die Unterschiede in der Entlastung spiegeln sich auch in der Verteilung der Gesamtentlastung durch den Tankrabatt wider. Haushalte mit einem monatlichen Nettoeinkommen von 5.000 Euro oder mehr machen knapp 24 Prozent der betrachteten Haushalte aus, erhielten aber rund 45 Prozent des gesamten Tankrabatts. Umgekehrt entfallen auf die beiden einkommensschwächsten Gruppen zusammen rund 44 Prozent der Haushalte, ihr Anteil an der gesamten Entlastung lag jedoch bei lediglich rund 28 Prozent. Die Verteilung der Gesamtentlastung fiel damit deutlich zugunsten der einkommensstärksten Haushalte aus.

Abbildung 3 zeigt die Verteilung der Entlastung für verschiedene Haushaltstypen. Betrachtet werden Alleinlebende, Paare ohne Kind und Paare mit Kindern. In absoluten Beträgen war die

Entlastung bei Paaren mit Kindern am höchsten. Die monatliche Entlastung eines Medianhaushalts betrug bei Alleinlebenden rund 10 Euro, bei Paaren ohne Kinder rund 14 Euro und bei Paaren mit Kindern rund 16 Euro.

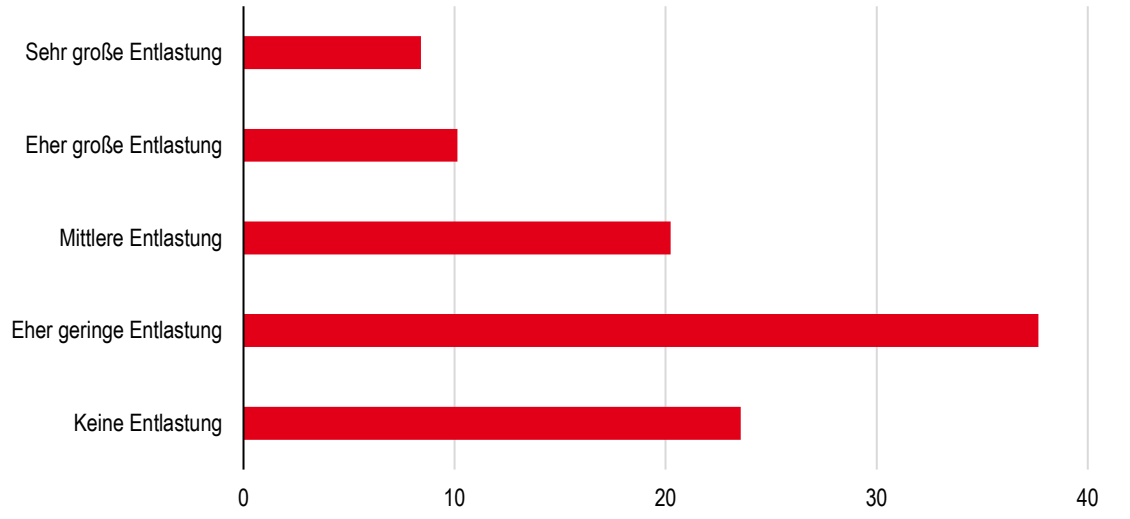
Gemessen am Haushaltsnettoeinkommen fielen die Unterschiede zwischen den Haushaltstypen hingegen deutlich geringer aus. Alleinlebende wiesen am Median mit rund 0,41 Prozent des monatlichen Haushaltsnettoeinkommens die höchste relative Entlastung auf. Bei Paaren mit Kindern betrug sie rund 0,37 Prozent und bei Paaren ohne Kinder rund 0,34 Prozent. Auch die weitere Verteilung der relativen Entlastung fiel über die verschiedenen Haushaltstypen hinweg ähnlich aus. Sowohl am unteren als auch am oberen Ende der Verteilungen lagen die Entlastungswerte in einer vergleichbaren Größenordnung.

Wahrgenommene Entlastung durch den Tankrabatt

Wie wurde die Entlastung durch den Tankrabatt von den betroffenen Menschen wahrgenommen? Wir haben die Teilnehmenden der Umfrage danach gefragt, inwieweit der Tankrabatt im Mai und Juni 2026 für ihren Haushalt eine finanzielle Entlastung war. Dabei konnten sie zwischen den Antwortoptionen „sehr große Entlastung“, „eher große Entlastung“, „mittlere Entlastung“, „eher geringe Entlastung“ und „keine Entlastung“ wählen.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Entlastung durch den Tankrabatt von einem großen Teil der Befragten, die ein Kraftfahrzeug mit Verbrennungsmotor nutzen, nur als gering wahrgenommen wurde (siehe Abbildung 4). Rund 61 Prozent gaben an, dass der Tankrabatt für ihren Haushalt nur eine eher geringe oder keine Entlastung gewesen sei. Demgegenüber berichteten lediglich rund 19 Prozent von einer sehr großen oder eher großen Entlastung.

Abbildung 4: Wahrgenommene Entlastung durch den Tankrabatt
Angaben in %



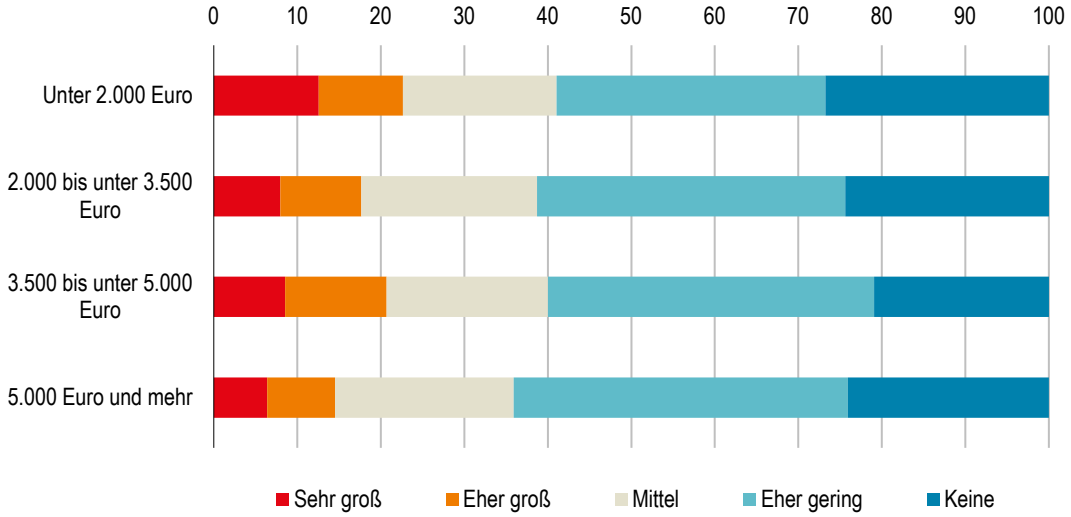
Quellen: Online-Befragung des IMK, Berechnungen des IMK.

Die wahrgenommene Entlastung fiel dabei über alle Einkommensgruppen hinweg gering aus (siehe Abbildung 5). In der untersten Einkommensgruppe bewerteten rund 59 Prozent der Befragten den Tankrabatt als eher geringe oder keine Entlastung, in der obersten

Einkommensgruppe waren es rund 64 Prozent. Der Anteil derjenigen, die den Tankrabatt als sehr große oder eher große Entlastung wahrnahm, reicht von rund 15 Prozent in der obersten bis zu rund 23 Prozent in der untersten Einkommensgruppe.

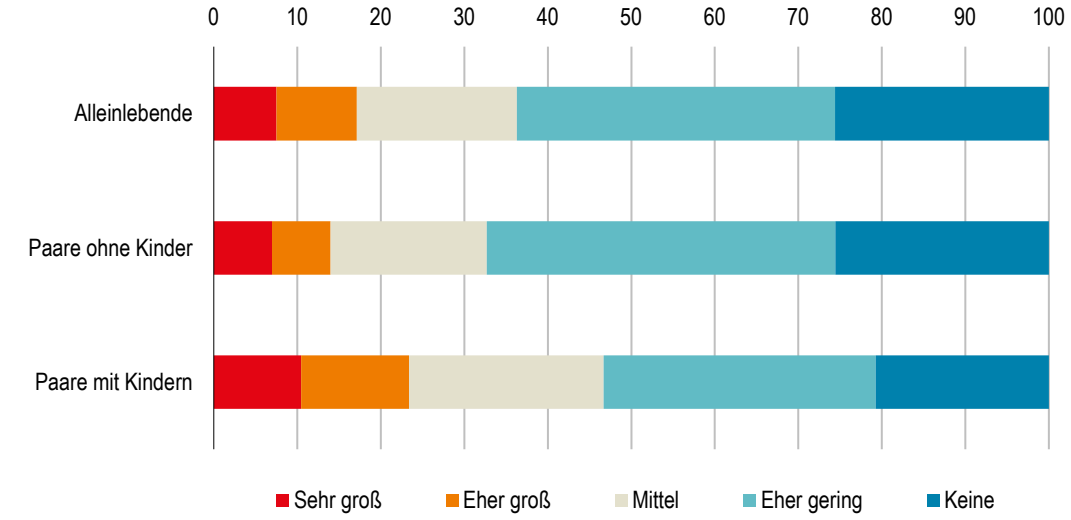
Auch unter allen drei betrachteten Haushaltstypen wurde der Tankrabatt von einer deutlichen Mehrheit als eher geringe oder keine Entlastung bewertet (siehe Abbildung 6). Der Anteil liegt bei Paaren mit Kindern bei rund 53 Prozent, bei Alleinlebenden bei rund 64 Prozent und bei Paaren ohne Kinder bei rund 67 Prozent. Nur rund 14 Prozent der Paare ohne Kind, rund 17 Prozent der Alleinlebenden sowie rund 23 Prozent der Paare mit Kindern empfanden den Tankrabatt dagegen als eher große oder sehr große Entlastung.

Abbildung 5: Wahrgenommene Entlastung nach Einkommen
Angaben in %



Quellen: Online-Befragung des IMK, Berechnungen des IMK.

Abbildung 6: Wahrgenommene Entlastung nach Haushaltstyp
Angaben in %



Quellen: Online-Befragung des IMK, Berechnungen des IMK.

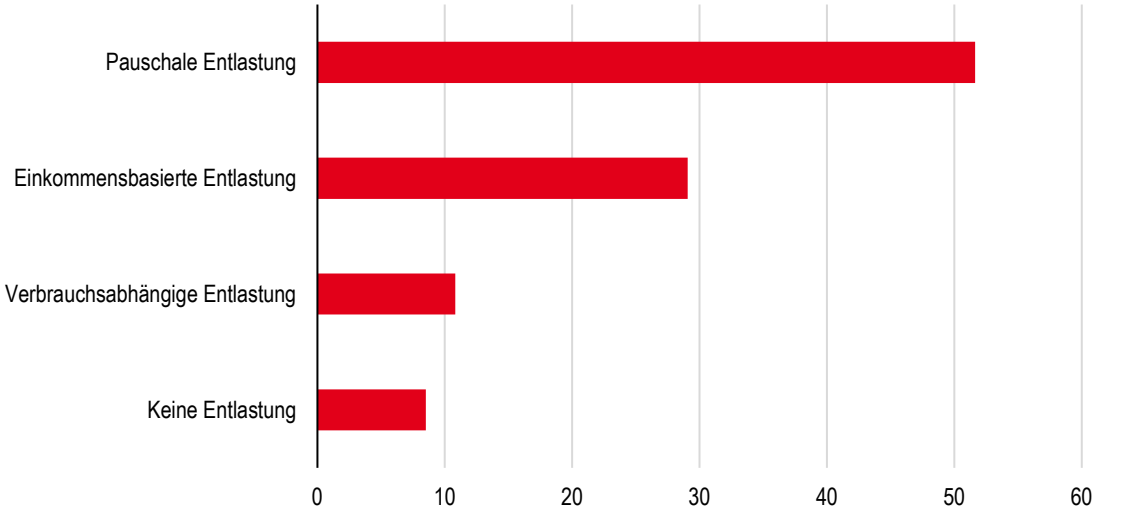
Die Ergebnisse machen deutlich, dass eine große Mehrheit der Betroffenen den Tankrabatt nicht als finanzielle Entlastung wahrnahm. Dies dürfte stark mit der Verteilung der tatsächlichen Entlastung zusammenhängen: Für einkommensschwache Haushalte war die Entlastung gemessen an ihren Nettoeinkommen bedeutsamer, blieb in absoluten Beträgen jedoch gering. Einkommensstärkere Haushalte profitierten hingegen von deutlich höheren absoluten Entlastungsbeträgen, die im Verhältnis zu ihrem Haushaltsnettoeinkommen jedoch ebenfalls gering ausfielen.

Präferenzen zur Ausgestaltung einer Entlastung

Angesichts der als gering wahrgenommenen Entlastung durch den Tankrabatt stellt sich die Frage, welche Form der staatlichen Unterstützung die Menschen bei steigenden Spritpreisen bevorzugen und wie die Entlastung aus ihrer Sicht verteilt werden sollte. In unserer Umfrage wurden die Teilnehmenden aus Haushalten, die ein Kraftfahrzeug mit Verbrennungsmotor nutzen, daher nach ihren Präferenzen für unterschiedliche Formen der staatlichen Entlastung gefragt. Dabei konnten sie zwischen einer einheitlichen Entlastung aller betroffenen Haushalte, einer gezielten Entlastung betroffener Haushalte mit geringen Einkommen, einer gezielten Entlastung betroffener Haushalte mit hohen Spritkosten und keiner staatlichen Entlastung wählen.

Die Umfragedaten zeigen, dass die Befragten vor allem eine einheitliche oder einkommensbezogen gezielte Entlastung bevorzugen (siehe Abbildung 7). So sprechen sich rund 52 Prozent für eine einheitliche Entastung aller betroffenen Haushalte aus. Weitere rund 29 Prozent bevorzugen eine gezielte Entlastung von Haushalten mit geringen Einkommen. Lediglich rund 11 Prozent sprechen sich für eine gezielte Entlastung von Haushalten mit hohen Spritkosten aus, während rund 9 Prozent eine staatliche Entlastung ablehnen.[6]

Abbildung 7: Präferenzen für staatliche Entlastungsformen bei steigenden Spritpreisen
Angaben in %



Quellen: Online-Befragung des IMK, Berechnungen des IMK.

[6] Mit steigendem Einkommen nimmt die Zustimmung zu einer pauschalen Entlastung etwas zu. Umgekehrt sprechen sich Haushalte mit niedrigeren Einkommen häufiger für eine einkommensbasierte Entlastung aus. Die Auswertung zu den Präferenzen zur Ausgestaltung einer Entlastung nach Haushaltseinkommen kann auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.

Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass eine große Mehrheit der Menschen Entlastungsformen bevorzugt, die eine andere Verteilungswirkung als der Tankrabatt aufweisen. Statt einer verbrauchsabhängigen Entlastung sprechen sich die Befragten vor allem für eine einheitliche Entlastung aller betroffenen Haushalte oder eine gezielte Unterstützung einkommensschwacher Haushalte aus. Beide Ansätze wären in ihrer Verteilungswirkung progressiver als der Tankrabatt, von dessen Gesamtentlastung einkommensstärkere Haushalte überproportional profitieren. Eine stärker zielgerichtete Entlastung könnte zudem dazu beitragen, staatliche Unterstützung auf jene Haushalte zu konzentrieren, die besonders stark unter den gestiegenen Spritpreisen leiden.

Sorgen um steigende Spritpreise und privater Konsum

Preisschocks können bei den Menschen nicht nur unmittelbare Verhaltensänderungen hervorrufen, sondern auch ihre Zukunftserwartungen beeinflussen. Insbesondere Sorgen um die zukünftige Entwicklung der Kraftstoffpreise können dazu führen, dass Haushalte ihre Konsumausgaben einschränken, um weitere Preissteigerungen besser abfedern zu können.

Die Teilnehmenden an der Umfrage wurden gefragt, inwieweit sie planen, in den kommenden zwölf Monaten ihren Konsum von Waren und Dienstleistungen zu ändern. Dabei konnten sie zwischen den Antworten „mehr kaufen“, „in etwa gleich viel kaufen“ und „weniger kaufen“ wählen.[7] Aus den Umfragedaten geht hervor, dass rund 44 Prozent der Menschen in Deutschland, die ein Kraftfahrzeug mit Verbrennungsmotor nutzen, im September 2026 planten, ihren Konsum von Waren und Dienstleistungen in den kommenden zwölf Monaten einzuschränken.

Inwieweit diese Konsumeinschränkungen auf die gestiegenen Kraftstoffpreise zurückzuführen sind, lässt sich anhand einer Gegenüberstellung von Haushalten mit und ohne Kraftfahrzeugnutzung untersuchen. Vergleicht man Haushalte, die hinsichtlich Einkommen, Haushaltsgröße und weiterer beobachtbarer Merkmale vergleichbar sind, zeigt sich, dass die Wahrscheinlichkeit einer geplanten Konsumeinschränkung bei Haushalten mit Kraftfahrzeugnutzung um rund 11 Prozentpunkte höher liegt als bei Haushalten ohne Kraftfahrzeugnutzung.[8]

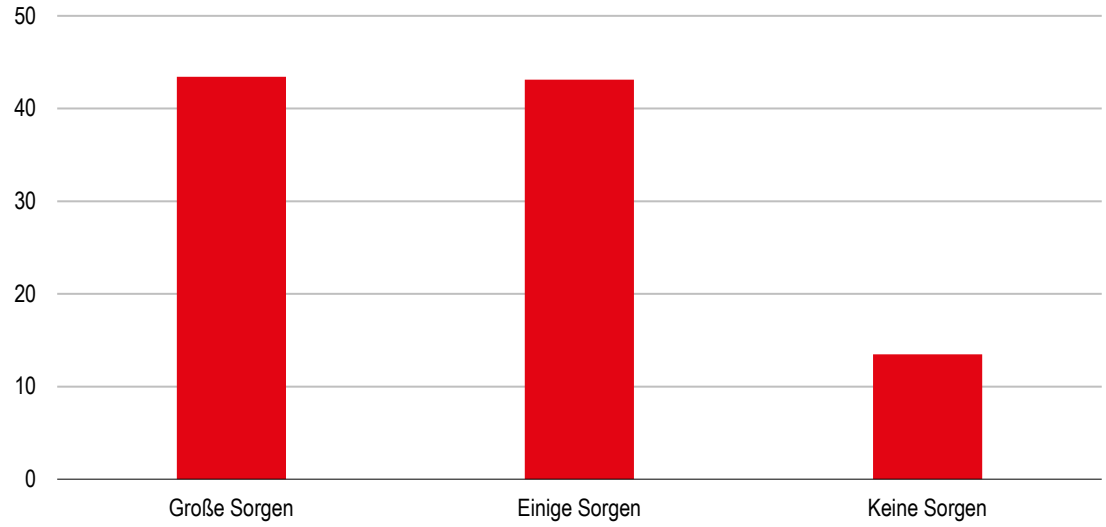
Eine Erklärung für die stärkere geplante Konsumzurückhaltung sind Sorgen über die weitere Entwicklung der Spritpreise. In der Umfrage wurden Teilnehmende aus Haushalten, die ein Kraftfahrzeug mit Verbrennungsmotor nutzen, gefragt, inwieweit sie sich Sorgen um die Entwicklung der Spritpreise machen. Dabei konnten sie zwischen den Antwortoptionen „große Sorgen“, „einige Sorgen“ und „keine Sorgen“ wählen. Rund 43 Prozent der Befragten gaben an, sich große Sorgen um die Entwicklung der Spritpreise zu machen (siehe Abbildung 8). Weitere rund 43 Prozent berichteten von einigen Sorgen. Demgegenüber äußerten lediglich rund 13 Prozent keine Sorgen.

---

[7] In der Umfrage wurde den Teilnehmenden die Möglichkeit gegeben, bei einer geplanten Reduktion bzw. Erhöhung diese weiter in „etwas weniger bzw. mehr kaufen“ und „bedeutend weniger bzw. mehr kaufen“ zu differenzieren. Für die Darstellung wurden die Antworten zu den Kategorien „weniger kaufen“ und „mehr kaufen“ aggregiert.

[8] Die Ergebnisse der zugrundeliegenden Regressionsanalyse können auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.

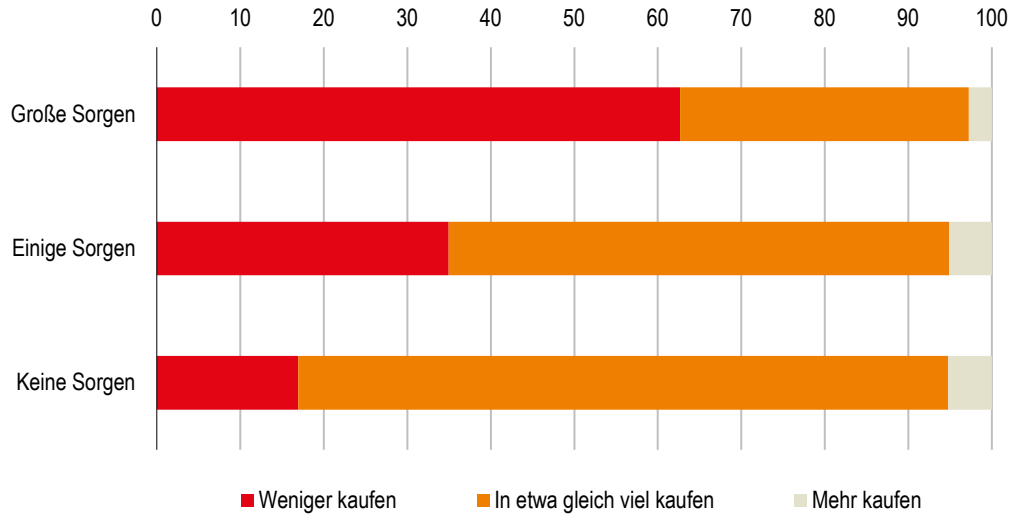
Abbildung 8: Sorgen um die Entwicklung der Spritpreise
Angaben in %



Quellen: Online-Befragung des IMK, Berechnungen des IMK.

Befragte mit großen Sorgen um die Entwicklung der Spritpreise äußerten deutlich häufiger Pläne zur Konsumzurückhaltung als Befragte mit einigen oder keinen Sorgen (siehe Abbildung 9). Unter den Befragten mit großen Sorgen planten rund 63 Prozent, ihren Konsum in den kommenden zwölf Monaten einzuschränken. Unter den Befragten mit einigen Sorgen liegt dieser Anteil bei rund 35 Prozent. Bei Personen, die sich keine Sorgen über die weitere Entwicklung der Spritpreise machen, planten dagegen lediglich rund 17 Prozent, ihren Konsum einzuschränken.

Abbildung 9: Konsumpläne nach Sorgen um die Entwicklung der Spritpreise
Angaben in %



Quellen: Online-Befragung des IMK, Berechnungen des IMK.

Die Ergebnisse zeigen, dass ein erheblicher Teil der durch die hohen Spritpreise unmittelbar betroffenen Haushalte im Herbst 2026 plante, den Konsum in den kommenden zwölf Monaten weiter einzuschränken. Insbesondere diejenigen, die sich große Sorgen um die weitere Preisentwicklung machen, planten deutlich häufiger Einschränkungen ihres sonstigen Konsums. Die

anhaltende Verunsicherung der Menschen aufgrund der hohen Spritpreise dürfte den privaten Konsum somit zusätzlich belasten. Um die Verunsicherung der Haushalte zu verringern und den privaten Konsum zu stabilisieren, braucht es daher Entlastungsmaßnahmen, die Haushalte während der gesamten Dauer des Preisschocks wirksam unterstützen.

Schlussfolgerungen

Die Ergebnisse unserer Befragung zeigen, dass die gestiegenen Spritpreise im Jahr 2026 bei vielen privaten Haushalten zu Anpassungen im Mobilitätsverhalten und zu Einschränkungen beim sonstigen Konsum führten. Der Tankrabatt sollte diese finanziellen Belastungen abfedern. Die tatsächliche Entlastung durch den Tankrabatt im Mai und Juni 2026 fiel für die betroffenen Haushalte jedoch gering aus und wurde von einer großen Mehrheit nicht als spürbar wahrgenommen. Gleichzeitig machen sich viele Menschen Sorgen um die weitere Entwicklung der Spritpreise, was mit einer geplanten Konsumzurückhaltung einhergeht. Dies deutet darauf hin, dass die hohen Kraftstoffpreise den privaten Konsum nicht nur durch die Reaktion der Haushalte auf die unmittelbaren Mehrkosten, sondern auch durch eine anhaltende Verunsicherung hinsichtlich der weiteren Preisentwicklung belasten können.

Unsere Ergebnisse unterstreichen somit die Bedeutung wirksamer und zielgerichteter Entlastungsmaßnahmen. Aufgrund der verbrauchsabhängigen Entlastung profitieren einkommensstärkere Haushalte jedoch überproportional durch den Tankrabatt, während die absolute Entlastung für einkommensschwächere Haushalte gering bleibt.

Zwar hat der Tankrabatt die Kraftstoffpreise kurzfristig gesenkt und dazu beigetragen, den Anstieg der Inflation zu begrenzen (Tober, 2026). Eine Preisdämpfung wäre allerdings auch durch andere Maßnahmen wie eine Senkung der Mehrwertsteuer auf Lebensmittel, der Stromsteuer oder eine weitere Senkung der Netzentgelte möglich, die anders als der Tankrabatt nicht das Preissignal steigender Kraftstoffpreise abschwächen (Dullien et al., 2026).

Vor dem Hintergrund der vorliegenden Ergebnisse erscheint es eher fraglich, ob der erneute Tankrabatt die finanziellen Belastungen der Haushalte ausreichend abfedern und den privaten Konsum stützen kann. Die Umfrageergebnisse zeigen, dass eine einheitliche Entlastung oder eine gezielte Unterstützung einkommensschwacher Haushalte, beispielsweise durch Direktzahlungen mit nachgelagerter Besteuerung, in der Bevölkerung größeren Rückhalt finden. Insbesondere gezielte Direktzahlungen könnten als Ergänzung zu preisdämpfenden Maßnahmen wie einer Stromsteuersenkung die Kaufkraft einkommensschwacher Haushalte stärken und dazu beitragen, Einschränkungen beim Konsum abzufedern.

Literaturverzeichnis

Baker, R. / Blumberg, S. J. / Brick, J. M. / Couper, M. P. / Courtright, M. / Dennis, J. M. / Dillman, D. / Frankel, M. R. / Garland, P. / Groves, R. M. / Kennedy, C. / Krosnick, J. / Lavrakas, P. J. / Lee, S. / Link, M. / Pekarski, L. / Rao, K. / Thomas, R. K. / Zahs, D. (2010): Research Synthesis. AAPOR Report on Online Panels. In: Public Opinion Quarterly, Jg. 74, H. 4, S. 711-781.

Callegaro, M. / Villar, A. / Yeager, D. / Krosnick, J. A. (2014): A critical review of studies investigating the quality of data obtained with online panels based on probability and nonprobability samples. In: Callegaro, M. / Baker, R. / Bethlehem, J. / Göritz, A. S. / Krosnick, J. A. / Lavrakas, P. J. (Hrsg.): Online Panel Research: A Data Quality Perspective. UK: John Wiley & Sons, S. 23-53.

Cornesse, C. / Blom, A. G. / Dutwin, D. / Krosnick, J. A. / Leeuw, E. D. de / Legleye, S. / Pasek, J. / Pennay, D. / Phillips, B. / Sakshaug, J. W. / Struminskaya, B. / Wenz, A. (2020): A Review of Conceptual Approaches and Empirical Evidence on Probability and Nonprobability Sample Survey Research. In: Journal of Survey Statistics and Methodology, Jg. 8, H. 1, S. 4-26.

Dullien, S. / Rietzler, K. / Tober, S. (2026): Temporärer Tankrabatt: Trotz Nachteilen vertretbar. IMK Policy Brief Nr. 214. Hans-Böckler-Stiftung, Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung (IMK), Düsseldorf.

Duso, T. (2026): Direkte Zahlungen entlasten betroffene Haushalte zielgenauer als Eingriffe in den Spritpreis. DIW aktuell Nr. 125. Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin.

Tober, S. (2026): IMK Inflationsmonitor – Inflation sinkt im Juni 2026 auf 2,3 %, niedrigerer Rohölpreis verdeutlicht EZB-Fehlentscheidung. IMK Policy Brief Nr. 220. Hans-Böckler-Stiftung, Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung (IMK), Düsseldorf.

Impressum

Herausgeber
Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung (IMK) der Hans-Böckler-Stiftung, Georg-Glock-Str. 18,
40474 Düsseldorf, Telefon +49 211 7778-312, Mail imk-publikationen@boeckler.de

Die Reihe „IMK Policy Brief“ ist als unregelmäßig erscheinende Online-Publikation erhältlich über:
https://www.imk-boeckler.de/de/imk-policy-brief-15382.htm

ISSN 2365-2098



Dieses Werk ist lizenziert unter der Creative Commons Lizenz:
Namensnennung 4.0 International (CC BY).

Diese Lizenz erlaubt unter Voraussetzung der Namensnennung des Urhebers die Bearbeitung, Vervielfältigung und Verbreitung des Materials in jedem Format oder Medium für beliebige Zwecke, auch kommerziell.
Den vollständigen Lizenztext finden Sie hier: https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/legalcode.de
Die Bedingungen der Creative Commons Lizenz gelten nur für Originalmaterial. Die Wiederverwendung von Material aus anderen Quellen (gekennzeichnet mit Quellenangabe) wie z. B. von Abbildungen, Tabellen, Fotos und Textauszügen erfordert ggf. weitere Nutzungsgenehmigungen durch den jeweiligen Rechteinhaber.