

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Stefan Taschner und Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 23. September 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. September 2026)

zum Thema:

Tankrabatt auf Kosten Berlins?

und **Antwort** vom 7. Oktober 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 9. Oktober 2026)

Herrn Abgeordneten Dr. Stefan Taschner (GRÜNE) und
Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE)

über die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei – G Sen –

Antwort

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/27210
vom 23.09.2026
über Tankrabatt auf Kosten Berlins?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Mit welchen Mindereinnahmen bzw. finanziellen Belastungen für das Land Berlin rechnet der Senat infolge der vorgesehenen Beteiligung der Länder an der Finanzierung des Tankrabatts von Oktober bis Dezember 2026? Bitte die Berechnung sowie die Auswirkungen des bundesstaatlichen Finanzkraftausgleichs darstellen.

Zu 1.: Mit dem Versicherungs-Sanierungs-Abwicklungs-und-Aufsichtsänderungs-Gesetz (Beschlüsse Bundestag und Bundesrat am 25.9.26) wird die Energiesteuer befristet für den Zeitraum vom 1.10. bis 31.12.2026 abgesenkt (sogenannter Tankrabatt). Nach dem Finanztableau des Gesetzentwurfs der Bundesregierung resultieren daraus Steuermindereinnahmen bei der Energiesteuer (Bundessteuer) in Höhe von 2.108 Mio. € (2026) und 377 Mio. € (2027). Ferner vermindert die Senkung der Energiesteuer auch die Bemessungsgrundlage der Umsatzsteuer auf Kraftstoffe und führt damit für sich genommen zu Umsatzsteuermindereinnahmen bei Kraftstoffen in Höhe von rechnerisch rd. 293 Mio. €. Die Bundesregierung geht jedoch nicht von Steuermindereinnahmen bei der Umsatzsteuer für die öffentlichen Haushalte aus, da die erhöhte Kaufkraft der Bürgerinnen und Bürger zu Umsatzsteuermehreinnahmen in anderen Bereichen in ähnlicher Höhe führen könnte. Die hälftige Beteiligung der Länder am Tankrabatt erfolgt mittels Umsatzsteuerfestbeträgen zu Gunsten des Bundes und zu Lasten der Länder in Höhe von insgesamt 1.250 Mio. €, aufgeteilt auf zwei Tranchen von je 625 Mio. € in den Jahren 2026 und 2027. Der Anteil der einzelnen Länder an Umsatzsteuerfestbeträgen entspricht dem jeweiligen

Einwohneranteil zum 30.6. des jeweiligen Jahres. Daraus ergeben sich Steuermindereinnahmen für Berlin in folgender Höhe: Bundesweiter Festbetrag 2×625 Mio. € = 1.250 Mio. € $\times 4,44\%$ Einwohneranteil Berlin am 30.6.2026 = rd. 56 Mio. € bzw. jeweils 28 Mio. € in den Jahren 2026 und 2027. Weitere Effekte und Änderungen sind möglich, ohne dass dies derzeit exakt quantifizierbar wäre. So können sich mit zeitlicher Verzögerung für Berlin im Finanzkraftausgleich unter den Ländern, abhängig von den tatsächlichen Finanzkraftverhältnissen in späteren Abrechnungsperioden, zusätzliche Steuermindereinnahmen in der Größenordnung eines einstelligen Millionen-Euro-Betrages pro Jahr ergeben. Ebenso sind geringe Veränderungen der genannten Beträge entsprechend den erst später feststehenden Einwohnerzahlen zum 30.6.2027 möglich.

2. Welchem Anteil an den bundesweiten finanziellen Belastungen der Länder entspricht die Belastung Berlin?

Zu 2.: Der Anteil des Landes Berlin an den finanziellen Belastungen der Länder durch den Umsatzsteuerfestbetrag liegt bei rd. 4,44%.

3. In welcher Höhe war das Land Berlin an der Finanzierung des Tankrabatts vom 1. Mai bis 30. Juni 2026 unmittelbar oder mittelbar beteiligt?

Zu 3.: Die Finanzierung des Tankrabattes vom 1. Mai bis 30. Juni 2026 erfolgte ausschließlich durch den Bund.

4. Welche Kenntnisse hat der Senat über die Gründe dafür, dass die Länder an der Finanzierung des Tankrabatts von Oktober bis Dezember 2026 beteiligt werden sollen, nachdem der Tankrabatt im Mai und Juni 2026 nach Angaben der Bundesregierung mit rund 1,6 Milliarden Euro aus Mitteln des Bundes finanziert wurde?

Zu 4.: Die Beteiligung der Länder ist das Ergebnis einer politischen Einigung und der gemeinsamen Verantwortung zwischen Bund und Ländern über ein umfassendes Entlastungspaket. Vor diesem Hintergrund verständigten sich Bund und Länder bei dem Tankrabatt auf eine gemeinsame, paritätische Finanzierung, bei der der Anteil der Länder über einen Umsatzsteuerfestbetrag mitgetragen wird.

5. Welche Erkenntnisse hat der Senat darüber, wie sich die Entlastungswirkung des Tankrabatts in Berlin auf unterschiedliche Bevölkerungsgruppen verteilt, insbesondere differenziert nach Einkommen, Pkw-Besitz und Fahrleistung? In welchem Umfang profitieren nach Einschätzung des Senats Haushalte mit hohem Einkommen und hohem Kraftstoffverbrauch gegenüber Haushalten mit niedrigem Einkommen und Haushalten ohne eigenen Pkw?

Zu 5.: Dem Berliner Senat liegen keine berlin-spezifischen Mikrodaten der Auswirkungen des Tankrabatts auf Berliner Haushalte vor. Hinweise bieten aber Ergebnisse aktueller Studien zu den Auswirkungen des Instruments ohne speziellen Berlin-Bezug. So zeigt die Studie der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) Aachen, dass die Entlastungswirkung des Tankrabatts im Frühsommer 2026 tendenziell mit der Höhe des

Einkommens steigt (https://www.rwth-aachen.de/global/show_document.asp?id=aaaaaaaaadlivurb). Eine Studie des Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung schätzt die monatliche Entlastungswirkung der geplanten Entlastung von Oktober bis Dezember 2026, abhängig von PKW-Besitz und Fahrleistung, in vier Gruppen:

Haushalte ohne PKW: 0 €

Durchschnittlicher Benzin-PkW (geschätzter Verbrauch 158 l): 27 €

Pendler mit 30 km Arbeitsweg und kleinem Fahrzeug (geschätzter Verbrauch 338 l): 57 €

Vielfahrende mit großem Fahrzeug: (geschätzter Verbrauch 750 l): 128 €

https://www.diw.de/de/diw_01.c.1019802.de/publikationen/diw_aktuell/2026_0125/direkte_zahlungen_entlasten_betroffene_haushalte_zielgenauer_als_eingriffe_in_den_spritpreis.html.

6. Welche Erkenntnisse hat der Senat darüber, wie sich die Maßnahmen „Tankrabbat“ auf Umweltbelastungen auswirkt?

Zu 6.: Dazu liegen dem Senat keine Erkenntnisse vor.

7. Welche Maßnahmen plant der Senat, Arbeitnehmer*innen, die kein Auto besitzen, ebenso entsprechende Entlastungen (Mobilitätspauschale, günstiges D-Ticket o.ä.) bereitzustellen?

Zu 7.: Mit dem Deutschlandticket existiert für ÖPNV-Nutzende bundesweit bereits ein preislich attraktives Angebot für diejenigen, die über keinen Zugang zu einem Pkw verfügen. Das Deutschlandticket ist das Nachfolgeprodukt zum 9-Euro-Ticket, welches im Sommer 2022 für drei Monate als Reaktion auf die Preissteigerungen in Folge des Ukraine-Krieges von Bund und Ländern zur Entlastung eingeführt wurde. Dieses wurde ab Mai 2023 in das seitdem durchgehend bestehende, bundesweit gültige Deutschlandticket überführt. Das Deutschlandticket ist mit aktuell 63 € pro Monat preiswerter als eine VBB-Umweltkarte im Abonnement zu monatlich aktuell 81,30 € (Berlin AB). Es entlastet dabei insbesondere Pendlerinnen und Pendler auf ihrem täglichen Arbeitsweg, aber auch auf Freizeitwegen. Mit dem kostenlosen Schülerticket Berlin AB werden darüber hinaus auch Eltern in Bezug auf die Mobilitätskosten ihrer Kinder maßgeblich entlastet. Das Tarifniveau für Gelegenheitsnutzende ist in den letzten Jahren zwar deutlich angestiegen, allerdings gilt es zu berücksichtigen, dass das Ausgangsniveau im VBB insgesamt niedrig war und damit trotz der Tarifsteigerungen der letzten Jahre im Bundesvergleich immer noch niedrig ist. Die Einzelfahrt in Berlin AB kostet aktuell 4,00 € (Gültigkeit 2 Stunden, in eine Richtung). In Hamburg kostet die Einzelfahrt aktuell 4,10 € (Bereich Hamburg AB, in eine Richtung) und in München aktuell 4,20 € (Tarifzone M, Gültigkeit 2 Stunden, in eine Richtung).

Berlin, den 07. Oktober 2026

In Vertretung

Tanja Mildenerger
Senatsverwaltung für Finanzen