

05. April 2026, von Michael Schöfer Das Wahlvolk bekam genau das, was es gewählt hat

Das Wahlvolk ist enttäuscht? Wieso? Bundeswirtschaftsministerin Katherina Reiche (CDU) setzt doch bloß das um, was Friedrich Merz und die Union seit langem fordern: mehr Marktwirtschaft und Technologieoffenheit. Was das konkret bedeutet, war den meisten Wählerinnen und Wählern nur nicht bewusst. Mich enttäuscht die Bundesregierung nicht, genau dieses miserable Krisenmanagement habe ich von ihr erwartet.

Normalerweise wäre es gerade jetzt vorteilhaft, weniger von fossilen Energieträgern und der Verwundbarkeit der Transportwege abhängig zu sein. Die Politik der Bundesregierung geht allerdings in die entgegengesetzte Richtung. Mehr Technologieoffenheit bedeutet die Abkehr vom Verbrenner-Verbot und die Verwendung von angeblich "hocheffizienten" Verbrenner-Motoren. Wobei deren Effizienz nahezu ausgereizt ist, daran ändern auch gutklingende Worthülsen aus der PR-Abteilung wenig. Die Produkte der Autobauer sind vielmehr zu groß, zu schwer und zu schnell. Auch in den Wohnungen soll nach dem Willen der Bundesregierung weiterhin mit Öl und Gas geheizt werden, die CSU träumt obendrein von einer Renaissance der Kernenergie. Das Wahlvolk ist enttäuscht? Nein, es hat genau das bekommen, was es bei der Bundestagswahl gewählt hat.

Nun streut der Irankrieg und die Sperrung der Straße von Hormus gnadenlos Salz in die offene Wunde (Abhängigkeit von den Fossilen), die Autofahrer spüren das an der Benzinpreisexplosion an den Tankstellen.

Tankstellenpreise [1]	Januar 2026	3. April 2026	Erhöhung
Diesel	1,692 €	2,425 €	+ 43,3 %
Super E10	1,739 €	2,184 €	+ 25,6 %

Den Strom für Elektroautos kann man mit Wind- und Sonnenenergie erzeugen, notfalls sogar mit Solarpanels auf dem eigenen Hausdach. Doch das sind genau die Bereiche, in denen die Bundeswirtschaftsministerin die Förderung zurückfahren will. Kurzfristig sind die Fehler dieser verfehlten Politik nicht mehr zu korrigieren.

Ein Tempolimit, das rasch eingeführt werden könnte und keinen Cent Kosten verursacht? Lehnt Katherina Reiche kategorisch ab. "Nach Ansicht der Ministerin hätte es keinen nennenswerten Effekt, wenn Autofahrer langsamer über die Autobahn führen oder den Wagen an einem Tag in der Woche stehen lassen müssten. Der Preis für Benzin und Diesel werde 'nicht auf der deutschen Autobahn gebildet, sondern auf dem Weltmarkt'." [2] Woher hat Reiche ihre Erkenntnisse? Das ist unklar, denn das Bundesumweltamt hat 2024 ausrechnen lassen, was ein Tempolimit bringt. Ergebnis: Eine Einsparung der Treibhausgas-Emissionen zwischen 2,2 Prozent (130 km/h Autobahn und 100 km/h außerhalb geschlossener Ortschaften) und 8,1 Prozent (100 km/h Autobahn und 80 km/h außerhalb geschlossener Ortschaften). Die Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen entspricht der Reduzierung des Benzinverbrauchs. [3] Der Rohölpreis wird zwar in der Tat auf dem Weltmarkt gebildet, aber der Preis für Benzin richtet sich auch nach der Nachfrage an den Zapfsäulen. Und eine geringere Nachfrage wirkt zumindest preisdämpfend, weil Preiserhöhungen nicht mehr so leicht durchsetzbar sind. Ein Tempolimit ist gewiss kein Allheilmittel, könnte aber wenigstens ein bisschen Entlastung bringen.

Wir haben momentan kein Mengen-, sondern vorerst lediglich ein Preisproblem. Nur 6,1 Prozent der deutschen Rohöl-Importe 2025 kamen aus dem Nahen Osten, sagt das Sta-

tistische Bundesamt. [4] Das ist isoliert betrachtet verkraftbar. Wenn durch die Sperrung der Meerenge im Persischen Golf 20 Prozent des weltweit verfügbaren Öls wegfallen, verteilen sich die globalen Lieferströme neu - und zwar über den Preis. Um die verbleibenden 80 Prozent buhlen die, die es sich leisten können, die ärmeren Länder schauen in die Röhre und müssen wohl mit einem echten Mengenproblem rechnen. Solange die Straße von Hormus unpassierbar ist, wird sich das auch kaum ändern. Die Knappheit des Angebots auf dem Weltmarkt können wir nicht beseitigen, aber unseren Verbrauch beeinflussen. Warum die Bundesregierung diese Möglichkeit ungenutzt lässt, ist vollkommen schleierhaft.

Wie will die Bundesregierung den Autofahrern helfen? "Eine Senkung der Kfz-Steuer lehnte Reiche als zu unspezifisch ab, da sie auch Gutverdienern und Nicht-Pendlern zugute käme. Entlastungen müssten 'zielgerichtet und zeitlich befristet sein'. Zur Entlastung der Bürger setzt die Ministerin nach eigener Aussage stattdessen auf andere Instrumente. 'Eine Maßnahme könnte sein, die Pendlerpauschale temporär anzuheben', sagte Reiche. 'Das entlastet zielgenau die, die auf das Auto angewiesen sind.'" Die Pendlerpauschale hat freilich den großen Nachteil, dass man sie frühestens 2027 mit der Steuererklärung für das Jahr 2026 geltend machen kann. Etwas spät für die, die jetzt schnell Hilfe brauchen.

Doch es gibt eine viel einfachere und zeitnah umsetzbare Lösung: Wenn man ein Kfz zulassen will, muss man wegen der Kfz-Steuer zwingend ein SEPA-Lastschriftmandat erteilen. Die Kontonummern der Kfz-Besitzer sind also bekannt, da müsste es doch möglich sein, jeden Kfz-Besitzer mit einem pauschalen Geldbetrag zu unterstützen, wir leben schließlich im Computer-Zeitalter. Analog zum beabsichtigten, aber nie verwirklichten Klimageld der Ampelregierung (Pro-Kopf-Rückvergütung für den CO2-Preis). Vorteil: Das Geld können die Mineralölkonzerne, anders als bei Energiesteuersenkungen, nicht selbst einstecken, indem sie den Verkaufspreis unverändert lassen. Die Mehrwertsteuersenkung für die Gastronomie lässt grüßen. Und wenn jeder den gleichen Betrag bekommt, profitieren vor allem die, die ein verbrauchsarmes Fahrzeug besitzen und wenig fahren. Warum ist bei uns immer alles so kompliziert?

Stattdessen lesen wir die ewig gleichen Phrasen, zum Beispiel auf der Website des Bundeswirtschaftsministeriums von Katherina Reiche (CDU). Leider kein Aprilscherz: "Das Bundeskabinett hat ein Maßnahmenpaket beschlossen, das gewährleisten soll, dass sich niemand in dieser schwierigen Lage an den Verbraucherinnen und Verbrauchern bereichert. Unseren marktwirtschaftlichen Kompass bewahren wir auch in diesen schwierigen Zeiten. Mit unseren Maßnahmen wollen wir den Wettbewerb gezielt stärken und die Kräfte der sozialen Marktwirtschaft nutzen, ohne den Irrweg staatlicher Preissetzungen zu gehen. Wir wollen sicherstellen, dass Wettbewerb wirklich funktioniert: offen, transparent und zum Wohle der Verbraucherinnen und Verbraucher." [5] Nun, wenigstens hat man etwas zum Lachen.

Man kann es nicht oft genug wiederholen: Das Wahlvolk hat genau das bekommen, was es bei der Bundestagswahl gewählt hat - eine Regierung von inkompetenten Phrasendreschern, die kein angemessenes Krisenmanagement auf die Reihe bekommen.

[1] ADAC, Spritpreis-Entwicklung: Benzin- und Dieselpreise seit 1950 und ADAC vom 04.04.2026, Tankkosten: Drittes Allzeithoch beim Diesel in Folge!

[2] tagesschau.de vom 04.04.2026

[3] Umweltbundesamt vom 31.01.2025, Tempolimit

[4] Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. N016 vom 09.03.2026

[5] Bundesministerium für Wirtschaft und Energie vom 01.04.2026

© Michael Schöfer, Kleinfeldstr. 27, 68165 Mannheim
URL des Artikels: www.michael-schoefer.de/artikel3/ms3277.html