

28.04.2026

Antrag

der Fraktion der AfD

Schluss mit der staatlichen Abzocke an der Tankstelle

I. Ausgangslage

Die Kraftstoffpreise in Deutschland werden in wesentlichem Umfang durch staatlich vorgeschriebene Preisbestandteile bestimmt. Allein die Energiesteuer schlägt bei jedem Liter Benzin mit 65,45 Cent zu Buche. Seit Beginn des Jahres 2026 verteuert der nationale CO₂-Preis den Treibstoff Super E5 noch stärker als zuvor, je nach Versteigerungspreis der CO₂-Zertifikate um ca. 16–19 Cent je Liter – bei einem Liter Diesel sind es sogar ca. 17–21 Cent. Hinzu kommt, dass auf diese staatlich festgelegten Preisbestandteile zusätzlich die Umsatzsteuer von 19 Prozent erhoben wird – eine Steuer auf die Steuer.¹

Private wie beruflich oder gewerblich notwendige Mobilität, Pendeln, Logistik und Warentransporte und damit auch entsprechende Endverbraucherpreise werden so ungeachtet des eigentlichen Produktpreises von Treibstoffen durch diese drei Steuern maßgeblich verteuert. Gerade in einem Flächenland wie Nordrhein-Westfalen mit vielen Berufspendlern und einer stark vom Straßenverkehr abhängigen Wirtschaft ist die Preisentwicklung von Kraftstoffen der letzten Wochen deshalb eine noch stärkere, erhebliche Zusatzbelastung für Bürger, Mittelstand, Handwerk und Industrie.

Eine Belastung in dieser Höhe ist in anderen europäischen Ländern nahezu unbekannt. Benzin und Diesel werden in fast allen EU-Ländern deutlich günstiger angeboten. Offenbar sind hohe Kraftstoffpreise also kein unabwendbares Naturereignis, sondern in erheblichem Umfang politisch gemacht und beabsichtigt. Im „Weekly Oil Bulletin“ der EU-Kommission werden regelmäßig amtliche, nationale Durchschnittspreise für Treibstoffe in den Qualitäten Euro-Super 95 und Diesel ausgewiesen. Die letzte Darstellung zeigt das bekannte Bild: Benzin der Güte Euro-Super 95 kostete in Deutschland 2,141 Euro je Liter, in Italien 1,783 Euro, in Spanien 1,552 Euro und in Polen 1,434 Euro. Beim Diesel zeigt sich ein ähnliches Bild.²

Dabei wird deutlich: Schon Energiesteuer und CO₂-Abgabe summieren sich für deutsche Käufer bei einem Liter Superbenzin auf rund 81–85 Cent je Liter – noch bevor die Umsatzsteuer mit weiteren rund 17 Cent hinzukommt, womit je Liter Treibstoff insgesamt mehr als ein Euro Steuern fällig wird. Der Staat verteuert Mobilität dabei nicht nur durch hohe feste Belastungen,

¹ Vgl. <https://www.adac.de/verkehr/tanken-kraftstoff-antrieb/tipps-zum-tanken/7-fragen-zum-benzinpreis/#steuern-und-abgaben-auf-kraftstoff>, abgerufen am 20.04.2026.

² Vgl. https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en?prefLang=de, abgerufen am 20.04.2026.

sondern kassiert über die Umsatzsteuer zusätzlich durch die von ihm selbst verursachten Preisaufschläge wie auch die gestiegenen Preisen des Ausgangsproduktes – aktuell bedingt durch die kriegerische Auseinandersetzung zwischen den USA und dem Iran in besonderem Maße.

Die sich daraus ergebenden Belastungen für Bürger und Unternehmen reihen sich ein in eine Vielzahl von immer höher werdenden staatlich festgelegten Belastungen von Mobilität. Indirekt entstehen den Verbrauchern beispielsweise durch den Zwang zu ‚Biokraftstoffen‘ wie E10 und E5 anstelle von E0 zusätzliche Kosten von rund 3,5 Cent pro Liter.³ Beim LKW-Verkehr ergeben sich neue Belastungen u. a. durch die CO₂-Differenzierung seit dem 1. Dezember 2023 und erweiterte Mautregelungen: Seit dem 1. Juli 2024 wurde die Mautpflicht auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen ausgeweitet.⁴ Zudem erhöhen immer weiter verschärfte Flottengrenzwerte die Herstellungspreise von Fahrzeugen.⁵ Hinzu kam der Zwang für den Einbau von technischen Überwachungen in neue Fahrzeuge, der insbesondere das Aus für kleinere Fahrzeuge bedeutete. In Deutschland ist es aufgrund dieser politischen Vorgaben inzwischen unmöglich, ein neues Fahrzeug unter 12.000 Euro zu erhalten, während der Dacia Sandero vor wenigen Jahren noch zu Preisen unter 7.000 Euro zu erwerben war.

Es mutet wie Hohn an, dass Bürger und Wirtschaft zu Recht über ständig steigende Belastungen klagen, während gleichzeitig auch im März 2026 die Gesamteinnahmen des Staates aus zahllosen Steuerquellen gestiegen sind.⁶

Diese Belastungen müssen deutlich abgesenkt werden.

II. Der Landtag stellt fest:

- Benzin- und Diesellkundenpreise sind durch Steuern überproportional hoch belastet.
- Die hohen Verbrauchssteuern auf den Energieverbrauch belasten kleine und mittlere Einkommen überproportional.
- Mobilität ist für Bürger und Wirtschaft ein Grundbedürfnis, das nicht durch den Staat zur Einnahmenmaximierung instrumentalisiert werden darf.

³ Die Tankstellenbetreiber mischen mit Ethanol ein energetisch minderwertiges Produkt hinzu (33% weniger Energiegehalt). Dies dient der Vermeidung von Strafzahlungen zur Erfüllung von staatlich vorgegebenen CO₂-Zielen. Rechtsgrundlage für die Strafzahlung der Tankstellen bei Nichterfüllung der Ethanol-Quoten ist die Ausgleichsabgabe nach § 37c des Bundes-Immissionsschutzgesetz, konkretisiert durch die 38. Bundes-Immissionsschutzverordnung.

⁴ Vgl. <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/lkw-maut.html>, abgerufen am 21.04.2026.

⁵ Vgl. <https://www.consilium.europa.eu/de/infographics/fit-for-55-emissions-cars-and-vans/>, abgerufen am 21.04.2026.

⁶ Vgl. <https://www.welt.de/wirtschaft/article69e6c80bff0951f41af8daa7/bundesfinanzministerium-steuereinnahmen-im-maerz-deutlich-gestiegen.html?utm>, abgerufen am 21.04.2026.

III. Der Landtag fordert die Landesregierung auf:

- im Bundesrat eine Initiative zu ergreifen und dort die Einleitung aller notwendigen Schritte – auch auf EU-Ebene – zu verlangen, um die Energiesteuer auf Treibstoffe wie Benzin und Diesel zu halbieren sowie die CO₂-Steuer ersatzlos zu streichen;
- im Bundesrat eine Initiative zu ergreifen und dort die Einleitung aller notwendigen Schritte – auch auf EU-Ebene – zu verlangen, um die impliziten Zwangsvorgaben für die Beimischung von Ethanol ersatzlos zu streichen.

Christian Loose
Dr. Martin Vincentz

und Fraktion