

Spritpreise auf Rekordhoch: Wer profitiert in Stuttgart von Tankrabbatt und 9-Euro-Monatsticket?

Dr. Markus Niedergesäss

Die Auswirkungen des furchtbaren Krieges in der Ukraine lassen sich zunehmend auch in Stuttgart wahrnehmen. In erster Linie sind davon natürlich die Geflüchteten betroffen, die auch in der Landeshauptstadt in großer Zahl ankommen. Auch ökonomisch spüren viele Stuttgarter*innen die Konsequenzen des Konflikts. Besonders deutlich schlägt sich dies in einem drastischen Anstieg der Öl- und Gaspreise nieder, welche wiederum in stark ansteigenden Strom-, Heiz und Treibstoffkosten münden. Insbesondere die Rekordpreise für Benzin und Diesel, die in Abbildung 1 klar zu erkennen sind, führen zu hitzigen Diskussionen in allen Bevölkerungsschichten.

Es ist wenig verwunderlich, dass auch die Bandbreite der geforderten Maßnahmen zur Linderung der Symptome groß ist. Diese reichen von Tankrabatten auf der einen Seite, bis zu einem vorübergehend vergünstigten oder gar kostenlosen öffentlichen Nahverkehr auf der anderen. Das zweite Maßnahmenpaket des Bundes spiegelt diese Bandbreite denn auch

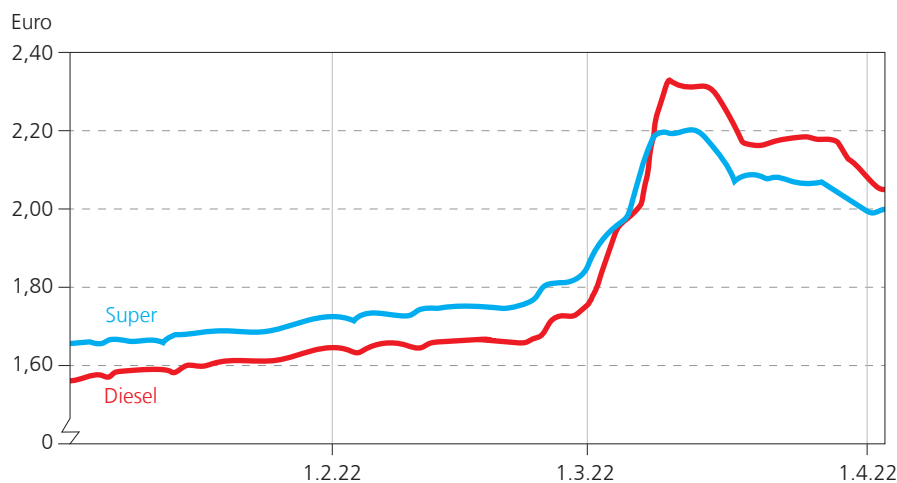
wider. Neben Einmalzahlungen an Erwerbstätige, Kindergeldbeziehende und Empfänger*innen von Transferleistungen umfassen die Maßnahmen einerseits eine dreimonatige Absenkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe („Tankrabbatt“), andererseits die Einführung eines ÖPNV-Tickets für neun Euro pro Monat („9-Euro-Monatsticket“) für ebenfalls drei Monate.

Im Folgenden gehen wir der Frage nach, wer von welchen Maßnahmen profitieren würde. Auf Basis der Daten der Stuttgarter Bürgerumfrage 2021 können wir dies mit Blick auf die Situation in der Landeshauptstadt beantworten. Der Fokus soll dabei auf den beiden temporären Maßnahmen mit Mobilitätsbezug, das heißt Tankrabbatt und 9-Euro-Monatsticket, liegen. Nachdem die Entlastung von Geringverdiener*innen – dem umgangssprachlich so gern zitierten „kleinen Mann“ – von allen Seiten als Argumentation für die jeweilige Maßnahme herangezogen wird, werden die Maßnahmen hinsichtlich ihrer Auswirkungen für unterschiedliche Einkommensklassen untersucht.

Abbildung 2 verrät uns, wie sich die pro Haushalt verfügbaren Pkw (Privat- und Firmenwagen) differenziert nach Haushaltsnettoeinkommen verteilen. Es lässt sich gut erkennen, dass mit steigendem Einkommen sowohl die Verfügbarkeit als auch die Zahl der Pkw pro Haushalt deutlich ansteigen. Während etwa 46 Prozent der Haushalte mit einem Einkommen von unter 2000 Euro über keinen Pkw verfügen, ist dies nur bei rund vier Prozent der Haushalte mit einem Einkommen von 10 000 Euro oder mehr der Fall. Demgegenüber stehen in der höchsten Einkommensklasse dann etwa 96 Prozent, die über mindestens einen, beziehungsweise 73 Prozent, die über mindestens zwei Pkw verfügen.

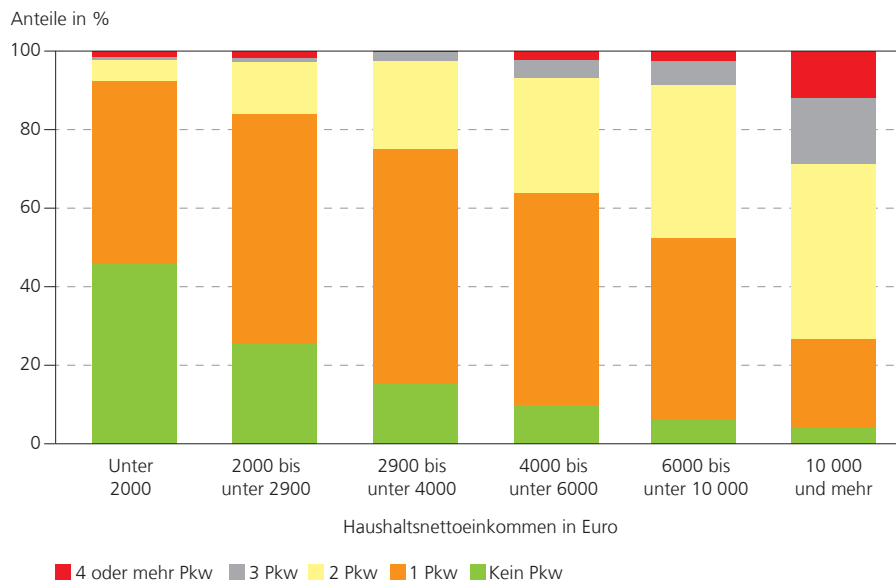
Ein ähnliches Bild wie bei der Verfügbarkeit von Pkw zeigt sich mit Blick auf die Wahl des Verkehrsmittels, welches für den Weg zur Arbeit beziehungsweise Schule oder Ausbildungsstätte verwendet wird. Dabei handelt es sich um die im Schnitt längste Strecke, die an einem gewöhnlichen Wochentag zurückgelegt wird. Es dürfte zudem die Strecke sein, auf die am wenigsten verzichtet werden kann, weshalb sie für die vorliegende Fragestellung gut geeignet ist. In Abbildung 3 ist zu erkennen, dass mit zunehmendem Einkommen der Anteil an Strecken des motorisierten Individualverkehrs deutlich ansteigt. Mit etwa 71 Prozent liegt der Anteil in der höchsten Einkommensklasse mehr als doppelt so hoch wie in der niedrigsten (34 %). Der Anteil an Strecken, die innerhalb des öffentlichen Verkehrs beziehungsweise zu Fuß, mit dem Fahrrad oder E-Bike zurückgelegt werden, sinkt hingegen mit dem Einkommen. Insgesamt lässt sich also festhalten, dass mit steigendem Einkommen die Verfügbarkeit und Zahl der Pkw sowie deren Nutzung deutlich anwächst.

Abbildung 1: Entwicklung der durchschnittlichen Benzin- und Dieselpreise in Stuttgart zwischen dem 3. Januar 2022 und dem 3. April 2022



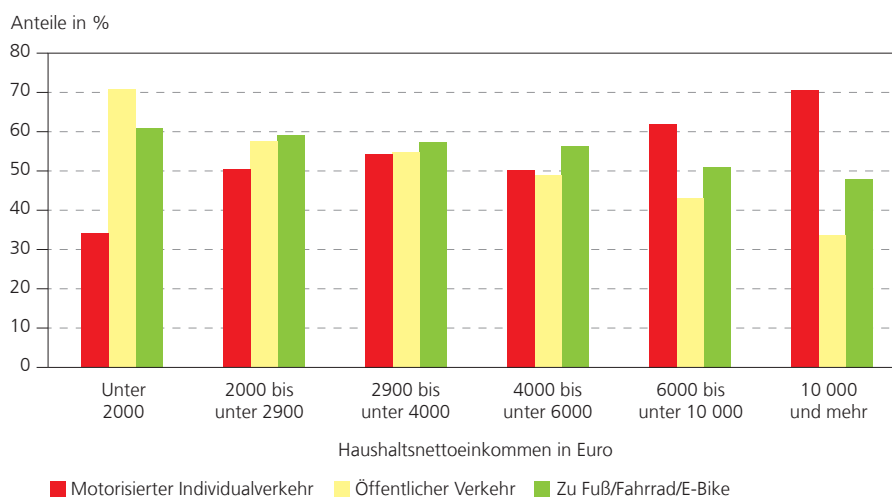
Quelle: www.clever-tanken.de

Abbildung 2: Verteilung der pro Haushalt verfügbaren Pkw (Privat- und Firmenwagen) differenziert nach Haushaltsnettoeinkommen



besonders von den beiden Maßnahmen mit Mobilitätsbezug profitieren würden, lassen sich die folgenden Schlüsse ziehen: Einkommensschwächere Stuttgarter*innen profitieren im Schnitt stärker von einer temporären Reduktion der Preise des öffentlichen Nahverkehrs, da sie im Durchschnitt weniger Pkw besitzen und mehrheitlich den öffentlichen Verkehr nutzen, um zur Arbeit zu gelangen. Einkommensstärkere Stuttgarter*innen profitieren im Schnitt hingegen eher von Tankrabatten, weil sie häufiger und über mehr Pkw verfügen und diese auch öfter nutzen, um zur Arbeit zu kommen. Im Einzelfall gibt es natürlich sowohl einkommensschwächere Stuttgarter*innen, denen Tankrabatte helfen, als auch einkommensstärkere, die von reduzierten Nahverkehrspreisen profitieren. Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen sowie wenig mobile Bevölkerungsgruppen, wie beispielsweise bestimmte Rentner*innen, kommen weder Tankrabatte noch reduzierte ÖPNV-Preise zu Gute.

Abbildung 3: Verkehrsmittelwahl differenziert nach Haushaltsnettoeinkommen



Zwar spiegeln diese Ergebnisse die Situation für die Landeshauptstadt wider. Es ist jedoch anzunehmen, dass die Erkenntnisse auch auf andere Großstädte Deutschlands ausweitbar sind. In ländlich geprägten Regionen dürfte hingegen die Abhängigkeit vom eigenen Pkw auch für einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen wesentlich größer sein und sich deshalb auch andere Ergebnisse einstellen. Für Großstädte lässt sich jedoch verallgemeinern, dass die beschlossenen Maßnahmen wenig mobile Bevölkerungsgruppen nicht oder nur in geringem Maß erreichen. Festgehalten werden muss jedoch, dass sich die im Maßnahmenpaket des Bundes enthaltenen Einmalzahlungen, in der Regel auch für diese Bevölkerungsgruppen positiv auswirken.

Verteilung der genutzten Verkehrsmittel, welche für den Weg zur Arbeit, Ausbildungsstätte oder Schule meistens verwendet werden. Zu beachten ist, dass Wege multimodal zurückgelegt werden können und dabei jedes Verkehrsmittel einzeln berücksichtigt wird, so dass die Summe je Einkommensklasse größer als 100% sein kann. Wege die mit Pkw oder Motorrad beziehungsweise -roller zurückgelegt werden, werden zu der Kategorie „Motorisierter Individualverkehr“ und Wege, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem E-Bike zurückgelegt werden, zu der Kategorie „Zu Fuß/Fahrrad/E-Bike“ zusammengefasst.

Quelle: Bürgerumfrage der Landeshauptstadt Stuttgart 2021

1 Siehe beispielsweise DPA (2022): Lindner stellt Tank-Rabatt von 30 bis 40 Cent je Liter in Aussicht. In Die Welt, 15.03.2022, <https://www.welt.de/politik/deutschland/article237542335/Spritpreis-Lindner-stellt-Tank-Rabatt-von-30-bis-40-Cent-in-Aussicht.html> (letzter Zugriff 30.03.2022).

2 Siehe beispielsweise SWR (2022): BW-Verkehrsminister fordert kostenlosen ÖPNV für drei Monate. In SWR, 25.03.2022, <https://www.swr.de/svraktuell/baden-wuerttemberg/entlastungspaket-energiepreise-neun-euro-ticket-reaktion-bw-landesregierung-100.html> (letzter Zugriff 30.03.2022).

3 Siehe Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2022): Maßnahmenpaket des Bundes zum Umgang mit den hohen Energiekosten. Ergebnis des Koalitionsausschusses vom 23.03.2022, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/service/publikationen/maassnahmenpaket-des-bundes-zum-umgang-mit-den-hohen-energiekosten-2020522> (letzter Zugriff 04.04.2022).

4 Siehe Eggs, J. (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport Europäische Metropolregion Stuttgart. Studie von Infas, DLR, IVT und Infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de>