Antrag Nr. 4

der **AUGE/UG –Alternative, Unabhängige und Grüne Gewerkschafter:innen Wien**
an die 186. Vollversammlung der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
am 3. November 2026

Spritpreisbremse: gezielt entlasten, Krisengewinne begrenzen, Verkehrswende nicht ausbremsen!

Wer für den Arbeitsweg auf das Auto angewiesen ist, darf mit dem Preisschock nicht allein gelassen werden. Doch soziale Entlastung muss mehr leisten als einen Rabatt auf jeden getankten Liter. Die Bundesregierung muss überhöhte Margen begrenzen, gezielte Hilfen und bessere Öffis sichern und geförderte Unternehmen bei den Arbeitswegkosten in die Pflicht nehmen.

Der Nationalrat beschloss am 28. September 2026 mit den Stimmen von ÖVP, SPÖ und NEOS die Novelle des Mineralölsteuergesetzes für die erweiterte Spritpreisbremse. Sie sieht für Oktober und November eine Ermächtigung zur Senkung der Mineralölsteuer (MÖSt) per Verordnung um bis zu 6,7 Cent je Liter vor [1, 2]. Zusammen mit der angekündigten Margenreduktion um 3,5 Cent je Liter und dem Umsatzsteuereffekt soll die Entlastung laut Koalition mehr als zwölf Cent je Liter erreichen [3].

Die Regierung will die Maßnahme mit erwarteten Mehreinnahmen aus dem Energiekrisenbeitrag Fossil gegenfinanzieren [2]. Das macht einen pauschalen Liter-Rabatt noch nicht sozial treffsicher. Auch gegenfinanzierte Steuermindereinnahmen schränken den budgetären Spielraum für andere Entlastungsmaßnahmen ein. Die Bundesregierung muss offenlegen, ob die erwarteten Einnahmen ausreichen und warum sie diese Mittel breit nach Verbrauch statt gezielt nach Belastung verteilt.

Wer mehr tankt, bekommt mehr

Ein gleicher Rabatt je Liter macht keinen Unterschied zwischen niedrigem und hohem Einkommen, notwendigem Arbeitsweg und vermeidbarem Verbrauch. Je mehr jemand tankt, desto höher fällt die absolute Entlastung aus. Das ist einfach abzuwickeln, aber kein Maßstab für soziale Gerechtigkeit. Wer keinen Treibstoff kauft, erhält keinen unmittelbaren Vorteil an der Zapfsäule; mögliche mittelbare Preiseffekte ändern daran nichts.

Die Arbeiterkammer begrüßt Eingriffe in überhöhte Margen und fordert eine Reform des Preisgesetzes sowie eine seriöse Gegenfinanzierung von Steuersenkungen [4]. Die beiden Ökonominnen Angela Köppl und Margit Schratzenstaller kritisieren in ihrem Gastkommentar in der Zeitung Der Standard insbesondere die geringe soziale Treffsicherheit breit angelegter Treibstoffentlastungen [5].

Überhöhte Margen sind kein schützenswerter Besitzstand

Wo überhöhte Margen die Belastung verschärfen, muss die Politik bei den Unternehmen ansetzen. Öffentliche Steuereinnahmen dürfen nicht die bequemere Finanzierungsquelle sein. Allerdings begünstigt auch eine allgemeine Preissenkung durch Margenbegrenzung Vielverbraucher:innen absolut stärker. Margenkontrolle und gezielte Hilfen für niedrige und mittlere Einkommen sind deshalb gemeinsam erforderlich.

Schichtarbeit, fehlende öffentliche Verbindungen und Betreuungspflichten lassen vielen Menschen keine realistische Wahl. Sie brauchen rasche Unterstützung. Wer keine zumutbare Alternative hat, darf nicht auf spätere Verkehrsprojekte vertröstet werden. Personenbezogene Hilfen müssen notwendige Mobilität und finanzielle Belastung berücksichtigen; der tatsächliche Literverbrauch allein ist dafür ungeeignet.

Entlastung muss nachgewiesen werden

Leonard Gregor und Justus Haucap schätzen im CESifo Working Paper für die deutsche Energiesteuersenkung 2022 eine durchschnittliche Weitergabe von 80 bis 85 Prozent auf der Großhandelsebene. Mengenmäßig gewichtet liegen die Werte bei rund 70 Prozent für Benzin und 58 Prozent für Diesel. Diese Quoten messen nicht unmittelbar die Entlastung an der Zapfsäule [6]. Dimitria Freitas und Simon Syga ermitteln für Endverbraucherpreise über den Gesamtzeitraum eine durchschnittliche Entlastung von 35 Cent je Liter Benzin und 17 Cent je Liter Diesel gegenüber einem Szenario ohne Tankrabatt; die Weitergabe variierte im Zeitverlauf [7].

Die Studien untersuchen unterschiedliche Marktstufen und erlauben keinen einheitlichen Schluss über zusätzliche Konzerngewinne. Die E-Control überwacht bereits die Einhaltung

der Margenbegrenzung und der vorgeschriebenen Preisweitergabe bei verpflichteten Unternehmen. Diese Kontrolle braucht ausreichende Ressourcen und transparente Ergebnisse. Verstöße müssen durch die zuständigen Behörden wirksam sanktioniert werden.

Die AK berichtete Ende Mai 2026 von österreichischen Treibstoffpreisen unter dem EU-Durchschnitt und befürwortete eine Verlängerung der Spritpreisbremse [8]. Der Vergleich trennt Steuer-, Margen- und andere Markteffekte nicht. Er ist kein Freibrief für jede Ausgestaltung des Pakets. Für stärkere Margeneingriffe spricht hier die politische Priorität, überhöhte Unternehmensmargen zu begrenzen, bevor auf öffentliche Einnahmen verzichtet wird.

Fossile Abhängigkeit abbauen statt Krisenrabatte verstetigen

Auch Finanzminister Markus Marterbauer fordert den raschen Ausstieg aus fossilen Energieträgern [3]. Daran muss sich die Bundesregierung messen lassen. Wer die Abhängigkeit als Problem benennt, muss ihren Abbau finanzieren. Immer neue befristete Rabatte können fehlende Mobilitätsalternativen nicht ersetzen.

Leistbare öffentliche Verbindungen, sichere Rad- und Fußwege, kürzere Alltagswege und effiziente Technologien wie Elektromobilität brauchen verlässliche Investitionen. Köppl und Schratzenstaller beschreiben dies als Vermeiden, Verlagern und Verbessern [5]. Entlastung darf nicht bei der nächsten Tankfüllung enden. Sie muss Menschen dauerhaft davor schützen, mangels Alternativen jeden Ölpreisschock mitbezahlen zu müssen.

Öffentliches Geld verpflichtet auch zur Mobilität der Beschäftigten

Die Politik muss Arbeitswege leistbar machen und jene entlasten, die Unterstützung brauchen. Unternehmen, die Förderungen erhalten, sollen zur Mobilität ihrer Beschäftigten beitragen. Sozial gestaffelte Leasingangebote sollen E-Autos erschwinglich machen, besonders Gebrauchtwagen.

Für die zusätzlichen Entlastungs- und Mobilitätsmaßnahmen ist eine transparente Gegenfinanzierung vorzulegen; laufende Verpflichtungen müssen dauerhaft finanziell abgesichert sein.

Wer öffentliche Unterstützung erhält, muss zur nachhaltigen Erreichbarkeit seines Standorts beitragen. Jobtickets, Schichtbusse, Lösungen für die letzte Meile und Beiträge zum öffentlichen Verkehr müssen Teil verbindlicher Förderbedingungen werden.

Beschäftigte dürfen nicht zugleich den Arbeitsweg organisieren und dessen Kosten allein tragen. Die konkrete Ausgestaltung muss Standort, Betriebsgröße und Arbeitszeiten berücksichtigen; die Verpflichtungen müssen überprüfbar sein.

Wo verlässliche Öffis noch fehlen, können soziale Leasingmodelle für E-Autos eine Brücke bilden. Sie müssen niedrigen und mittleren Einkommen offenstehen und insbesondere geeignete Gebrauchtfahrzeuge einbeziehen. Leistbare Gesamtkosten und ein praktikabler Ladezugang gehören dazu. Diese Unterstützung ergänzt den Öffi-Ausbau und darf ihn nicht verdrängen. Ziel bleibt eine öffentliche Erreichbarkeit, die auch in Schichtarbeit, Gesundheitsbereich, Handel und Industrie zum Arbeitsalltag passt.

Die 186. Vollversammlung der Arbeiterkammer Wien möge daher beschließen:

Die Vollversammlung der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien fordert die Bundesregierung auf:

1. **Überhöhte Margen begrenzen:** bei außergewöhnlichen Treibstoffpreisschocks wirksame, befristete Preis- und Margeneingriffe gegenüber pauschalen Steuersenkungen zu priorisieren; außergewöhnliche Krisengewinne nach klaren gesetzlichen Kriterien wirksam abzuschöpfen und die Einnahmen für gezielte Entlastung einzusetzen;

2. **E-Control stärken und Weitergabe durchsetzen:** die bestehende Kontrolle der Margenbegrenzung und vorgeschriebenen Preisweitergabe durch die E-Control personell und technisch abzusichern; nachvollziehbare Kontrollergebnisse regelmäßig zu veröffentlichen und Verstöße durch die zuständigen Behörden wirksam zu sanktionieren;

3. **Preisgesetz reformieren:** eine Beweislastumkehr im behördlichen Prüfverfahren einzuführen, damit betroffene Unternehmen die Kostenrechtfertigung außergewöhnlicher Preissteigerungen nachweisen müssen; Auslösekriterien, betroffene Marktbereiche und Umfang der Nachweispflichten gesetzlich festzulegen;

4. **Preisbildung transparent machen:** Rohstoffpreise, Raffineriemargen, Großhandels- und Tankstellenpreise durch die zuständigen Behörden systematisch beobachten zu lassen und regelmäßig nachvollziehbare, zusammengefasste Auswertungen zu veröffentlichen;

5. **Soziale Leistungen vor Finanzierungslücken schützen:** pauschale MÖSt-Senkungen nicht zum Dauerinstrument zu machen; Kosten und Gegenfinanzierung offenzulegen, erwartete und tatsächliche Einnahmen abzugleichen und Kürzungen öffentlicher und sozialer Leistungen zur Finanzierung der Entlastung auszuschließen;

6. **Gezielte Hilfe umsetzen:** rasch zugängliche Entlastungen für Arbeitnehmer:innen mit niedrigen und mittleren Einkommen und hohen unvermeidbaren Mobilitätskosten einzuführen; Arbeitsweg, Arbeitszeiten, Betreuungspflichten und fehlende zumutbare Alternativen zu berücksichtigen, ohne die Hilfe allein an den tatsächlichen Treibstoffverbrauch zu binden;

7. **Pendlerförderung sozial ausrichten:** niedrige und mittlere Einkommen stärker zu entlasten, notwendige Mobilität abzusichern und den Umstieg auf verfügbare klimafreundliche Verkehrsmittel finanziell attraktiv zu gestalten;

8. **Öffis als verlässliche Alternative ausbauen:** gemeinsam mit Ländern und Gemeinden einen finanziell abgesicherten Ausbauplan mit überprüfbaren Etappenzielen vorzulegen; Bus- und Bahnverbindungen an Arbeits- und Schichtzeiten auszurichten, die letzte Meile zu erschließen sowie leistbare Tarife und sichere Rad- und Fußwege zu sichern;

9. **Geförderte Unternehmen verpflichten:** staatliche Unternehmensförderungen künftig an verbindliche Beiträge zur nachhaltigen Erreichbarkeit der Standorte zu knüpfen; je nach Betriebsgröße, Standort und Arbeitszeiten insbesondere Jobtickets, betriebliche Mobilitätskonzepte, Schicht- und Zubringerverkehre oder Beiträge zum Ausbau der Öffis vorzusehen; Beschäftigtenvertretungen einzubeziehen und die Einhaltung der Förderbedingungen zu kontrollieren;

10. **Soziales E-Auto-Leasing ermöglichen:** sozial gestaffelte Leasingmodelle für Arbeitnehmer:innen mit niedrigen und mittleren Einkommen und notwendiger Autoabhängigkeit einzuführen, insbesondere für geeignete gebrauchte Elektrofahrzeuge; leistbare Gesamtkosten, transparente Vertragsbedingungen und praktikablen Ladezugang sicherzustellen; diese Brückenlösung mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu verbinden;

11. **Europäische Zusammenarbeit stärken:** sich auf europäischer Ebene für vergleichbare Daten, mehr Transparenz und eine wirksame Zusammenarbeit der zuständigen Behörden auf den Treibstoff- und Raffineriemärkten einzusetzen;

12. **Rechenschaft über die Wirkung ablegen:** Entlastungs- und Mobilitätsmaßnahmen regelmäßig nach Einkommensgruppen, notwendigem Mobilitätsbedarf, Budgetkosten und Treibstoffverbrauch zu evaluieren; Ergebnisse zu veröffentlichen und Maßnahmen nachzubessern, wenn die soziale Entlastung oder der Abbau fossiler Abhängigkeit hinter den Zielen zurückbleibt.

Quellen

[1] Parlament Österreich (28.09.2026): Nationalrat beschließt neue Spritpreisbremse. Parlamentsmeldung

[2] Parlament Österreich (28.09.2026): Erweiterte Spritpreisbremse passiert Finanzausschuss mit Stimmen der Koalition. Parlamentskorrespondenz Nr. 871. Parlamentskorrespondenz

[3] ORF.at (28.09.2026): Nationalrat: Neue Spritpreisbremse beschlossen. ORF-Bericht

[4a] Arbeiterkammer Wien/Bundesarbeitskammer (25.03.2026): Spritpreisbremse: „Gut, dass es Mehrheit für Preiseingriffe gibt!“ AK-Aussendung

[4b] Arbeiterkammer Wien/Bundesarbeitskammer (18.03.2026): Spritpreisbremse: „Es ist gut, dass die Regierung sich das traut.“ AK-Aussendung

[5] Köppl, Angela / Schratzenstaller, Margit (26.09.2026): Die Spritpreisbremse: Gut gemeint, zu kurz gedacht. Der Standard, Gastkommentar. Gastkommentar

[6] Gregor, Leonard / Haucap, Justus (2025): The Rise of Refinery Margins: The Case of the Energy Tax Cut in Germany. CESifo Working Paper Nr. 12214. Working Paper

[7] Freitas, Dimitria / Syga, Simon (2022): 35 Cent weniger für Benzin und 17 Cent weniger für Diesel – Der Tankrabatt ist angekommen. ifo Dresden berichtet, 29(5), S. 13–18. ifo-Beitrag

[8] Arbeiterkammer Wien/Bundesarbeitskammer (28.05.2026): Spritpreisbremse wirkt und sollte weiter verlängert werden. AK-Aussendung

Onlinequellen [1]–[8]: Abruf am 30. September 2026. Verweis [4] umfasst [4a] und [4b].

Angenommen ☐	Zuweisung ☐	Ablehnung ☐	Einstimmig ☐	Mehrheitlich ☐