



+20 % an der Zapfsäule: Autofahren zieht Preise nach oben

Ute Pappelbaum

Energie als dominanter Kostentreiber

Im März 2026 liegen die Preise für das Autofahren um 6,7 % über dem Vorjahr und damit deutlich über der allgemeinen Inflationsrate. Der zentrale Impuls kommt von den Kraftstoffen. Mit einem Anstieg von 20 % insgesamt – und besonders ausgeprägt bei Diesel (+29,7 %) und Superbenzin (+17,3 %) – prägt Energie die Preisbewegung nahezu vollständig. Andere Komponenten entwickeln sich vergleichsweise moderat. Wartung, Fahrschule oder Gebrauchtwagen steigen, aber ohne eigene Dynamik. Versicherungen und Neuwagenpreise bleiben unterdurchschnittlich, einzelne Segmente wie Ersatzteile sind sogar leicht rückläufig.

Das ist charakteristisch für energiegetriebene Preisphasen: Ein einzelner Faktor verschiebt die Kostenstruktur, ohne dass sich ein breiter, synchroner Preisanstieg im gesamten System zeigt.

Ein vorbelastetes Kostensystem

Die aktuelle Entwicklung entfaltet ihre Wirkung nicht im luftleeren Raum. Bereits zwischen 2020 und 2025 sind

die Preise rund ums Auto um 31,2 % gestiegen – deutlich stärker als die allgemeine Teuerung. Besonders stark betroffen sind Versicherungen, Gebrauchtwagen und Fahrschulskosten. Hier bündeln sich strukturelle Effekte: steigende Schadenkosten, zunehmende technische Komplexität der Fahrzeuge, regulatorische Anforderungen und Angebotsverknappungen. Der jetzige Anstieg der Kraftstoffpreise trifft damit auf ein System, das bereits auf einem erhöhten Kostenniveau operiert.

Kraftstoffe wirken in diesem Gefüge als unmittelbare Durchlaufkosten. Anders als Anschaffungsausgaben lassen sie sich nicht verschieben. Jede Nutzung des Fahrzeugs realisiert den Preis sofort – ohne zeitliche Puffer.

Asymmetrische Entwicklung der Verkehrsträger

Parallel dazu zeigt sich eine gegenläufige Bewegung im öffentlichen Verkehr. Während die Kosten des Autofahrens weitgehend marktbasierend entstehen, bleibt der ÖPNV politisch beeinflusst. Das Deutschlandticket hat die Preise für kombinierte Fahrkarten seit 2020 spürbar gesenkt, auch wenn kurzfristige Preisanpassungen diesen Effekt teilweise

abschwächen. Damit entsteht eine strukturelle Asymmetrie: Individuelle Mobilität wird durch volatile Kosten geprägt, während kollektive Mobilität teilweise stabilisiert wird. Diese Differenz wirkt nicht sofort, aber sie setzt ein langfristiges Preissignal.

die kontinuierliche Leistbarkeit der Nutzung unter unsicheren Preisbedingungen.

Haushaltslogik: Fixkosten treffen auf volatile Nutzung

Mobilität gehört mit 11,9 % der Konsumausgaben zu den größten Budgetposten der privaten Haushalte. Die Ausgabenstruktur zeigt eine klare Zweiteilung: Ein erheblicher Anteil entfällt auf die Anschaffung oder das Leasing des Fahrzeugs, ein ähnlich großer auf Kraftstoffe. Gerade diese Kombination erzeugt eine ökonomische Trägheit. Steigen die variablen Kosten, reagieren Haushalte kurzfristig kaum. Das Fahrzeug ist vorhanden, Nutzungsroutinen sind etabliert, Alternativen oft begrenzt.

Die Folge ist kein unmittelbarer Verzicht, sondern eine schleichende Belastung. Anpassungen erfolgen – wenn überhaupt – zeitversetzt und indirekt, etwa über geringere Fahrleistung oder spätere Investitionsentscheidungen.

Ungleich verteilte Anpassungsspielräume

Die aggregierten Daten verdecken erhebliche Unterschiede. Haushalte im ländlichen Raum sind stärker auf das Auto angewiesen und verfügen über geringere Ausweichmöglichkeiten. In urbanen Räumen mit dichter Infrastruktur ist die Flexibilität größer. Damit wirkt die aktuelle Preisentwicklung sozial differenziert. Sie trifft jene stärker, deren Mobilitätsverhalten weniger anpassungsfähig ist. Der Kostenanstieg wird nicht gleichmäßig verarbeitet, sondern entlang bestehender Strukturen verstärkt.

Verschiebung der Entscheidungslogik

Die eigentliche Veränderung liegt nicht im Ausmaß der Preissteigerung, sondern in ihrer Wirkung auf die Entscheidungslogik. Das Auto verliert schrittweise seinen Charakter als primär investives Gut. An die Stelle der einmaligen Anschaffungsentscheidung tritt zunehmend die laufende Kostenbetrachtung. Nutzung wird kalkulationsrelevant, Energiepreise werden zur dominierenden Steuerungsgröße.

Damit verändert sich die ökonomische Perspektive auf Mobilität: nicht mehr der Besitz steht im Zentrum, sondern

Versicherungs- und Finanznachrichten

expertenReport



<https://www.experten.de/id/4949289/destatis-autokosten-2026-struktur-mobilitaet/>