

# WENIGER TEMPO – MEHR ENTLASTUNG

Wie stark ein Tempolimit den wachsenden  
Kostendruck senken kann

# Weniger Tempo – mehr Entlastung

Wie stark ein Tempolimit den wachsenden Kostendruck senken kann

## Kein Geld von Industrie und Staat

Greenpeace arbeitet international und kämpft mit gewaltfreien Aktionen für den Schutz der Lebensgrundlagen. Unser Ziel ist es, Umweltzerstörung zu verhindern, Verhaltensweisen zu ändern und Lösungen durchzusetzen. Greenpeace ist überparteilich und völlig unabhängig von Politik und Wirtschaft. Rund 620.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt, der Völkerverständigung und des Friedens.

---

### Impressum

**Greenpeace e.V.** Hongkongstraße 10, 20457 Hamburg, T 040 30618-0 **Pressestelle** T 040 30618-340, F 040 30618-340, presse@greenpeace.de, greenpeace.de **Politische Vertretung Berlin** Marienstraße 19–20, 10117 Berlin, T 030 308899-0 **Vi.S.d.P.** Matthias Lambrecht **Stand** 04 / 2026

# Einleitung

Die aktuelle Debatte über hohe Spritpreise und fossile Abhängigkeit hat einen alten Bekannten zurückgebracht: das Tempolimit. Vom Chef der Internationalen Energieagentur (IEA), Fatih Birol<sup>1</sup> bis zur Wirtschaftsweisen Veronika Grimm<sup>2</sup> drückten zuletzt etliche sachkundige Stimmen ihr Unverständnis darüber aus, warum Deutschland als weltweit einziges Industrieland an einem Recht auf Rasen festhält. Schließlich wäre das Tempolimit eine leicht einzuführende und sofort wirkende Maßnahme, um den Spritverbrauch und damit auch die finanzielle Belastung der Nutzer:innen von Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren spürbar zu senken. Von den positiven Effekten für den Klimaschutz und die Verkehrssicherheit ganz zu schweigen.

Die vorliegenden Daten zeigen, wie unterschiedlich ausgestaltete Höchstgeschwindigkeiten sich auf den Kraftstoffverbrauch und damit die Spritkosten in Deutschland auswirken.

## 1. Der Status Quo

In Deutschland werden jährlich rund **43,5 Milliarden Liter Kraftstoff** allein für den Betrieb von Pkw verbraucht. Etwa 25,9 Milliarden Liter davon entfallen auf Benzin, 17,6 Milliarden Liter auf Diesel. Diese Mengen schlagen sich nicht nur in der anhaltend schlechten Klimabilanz des Verkehrs<sup>3</sup>, sondern auch als hoher Kostenfaktor nieder. Auf Basis der gemittelten Tankstellenpreise in Deutschland zwischen dem 1. und 7. April belaufen sich die jährlichen Spritkosten für den Pkw-Verkehr in Deutschland auf insgesamt rund **98,5 Milliarden Euro**. Pro Pkw entspricht dies Kraftstoffkosten von 2063 Euro pro Jahr, wobei Diesel-Fahrer:innen aufgrund ihrer höheren durchschnittlichen Fahrleistung von fast 17.000 Kilometer pro Jahr mit 2857 Euro besonders belastet sind.

## 2. Entlastung der Haushalte

Seine sofortige Wirksamkeit macht das Tempolimit zu einem attraktiven Instrument in der Debatte um die Entlastung der Haushalte. Ein durchschnittlicher Haushalt mit 1,21 Pkw<sup>4</sup> gibt aktuell jährlich etwa 2490 Euro für Sprit aus.

Durch ein Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf Landstraßen (100/80 km/h) könnte ein solcher Haushalt im Durchschnitt **239 Euro pro Jahr** an Spritkosten sparen. Für Haushalte, die primär Diesel-Fahrzeuge nutzen (oft Pendler mit hohen Fahrleistungen), steigt das Einsparpotenzial in diesem Szenario sogar auf **331 Euro** jährlich.

1 <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/energiekrise-iran-benzinpreise-deutschland-tempolimit-li.3464567>

2 <https://www.tagesschau.de/inland/wirtschaftsweisen-grimm-tempolimit-100.html>

3 <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs>

4 Zahl der in Deutschland zum 1. Januar 2026 gemeldeten Pkw ([https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugbestand/2026/pm09\\_fz\\_bestand\\_pm\\_komplett.html](https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugbestand/2026/pm09_fz_bestand_pm_komplett.html)) geteilt durch Zahl der deutschen Privathaushalte (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/156950/umfrage/anzahl-der-privathaushalte-in-deutschland-seit-1991/>)

Tabelle 1: Finanzielle Effekte eines Tempolimits (Autobahn/Landstraße) pro Pkw

Je PKW	Verbrenner (Durchschnittliche Fahrleistung aller Antriebsarten)*	Benziner (Durchschnittliche Fahrleistung)*	Diesel (Durchschnittliche Fahrleistung)*
Spritverbrauch pro Jahr	911 l	736 l	1.189 l
Spritkosten pro Jahr	2.063 €	1.597 €	2.857 €
Einsparungen durch Tempolimit 130/100	58 €	45 €	80 €
Einsparungen durch Tempolimit 120/100	103 €	80 €	143 €
Einsparungen durch Tempolimit 100/80	198 €	154 €	274 €

Tabelle 2: Finanzielle Effekte eines Tempolimits (Autobahn/Landstraße) pro Haushalt

Je Haushalt	Verbrenner (Durchschnittliche Fahrleistung aller Antriebsarten)*	Benziner (Durchschnittliche Fahrleistung)*	Diesel (Durchschnittliche Fahrleistung)*
Spritverbrauch pro Jahr	1.099 l	888 l	1.435 l
Spritkosten pro Jahr	2.490 €	1.927 €	3.448 €
Einsparungen durch Tempolimit 130/100	70 €	54 €	97 €
Einsparungen durch Tempolimit 120/100	124 €	96 €	172 €
Einsparungen durch Tempolimit 100/80	239 €	185 €	331 €

Tabelle 3: Finanzielle Auswirkungen eines Tempolimits (Autobahn/Landstraße) national

Bundesweit	Verbrenner (Durchschnittliche Fahrleistung aller Antriebsarten)*	Benziner (Durchschnittliche Fahrleistung)*	Diesel (Durchschnittliche Fahrleistung)*
Spritverbrauch pro Jahr	43,50 Mrd. l	25,88 Mrd. l	17,61 Mrd. l
Spritkosten pro Jahr	98,49 Mrd. €	56,17 Mrd. €	42,32 Mrd. €
Einsparungen durch Tempolimit 130/100	2,76 Mrd. €	1,57 Mrd. €	1,19 Mrd. €
Einsparungen durch Tempolimit 120/100	4,92 Mrd. €	2,81 Mrd. €	2,12 Mrd. €
Einsparungen durch Tempolimit 100/80	9,46 Mrd. €	5,39 Mrd. €	4,06 Mrd. €

\* Quelle: [https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/VerkehrKilometer/vk\\_inlaenderfahrleistung/2024/2024\\_vk\\_kurzbericht.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/VerkehrKilometer/vk_inlaenderfahrleistung/2024/2024_vk_kurzbericht.html)

# 3. So haben wir gerechnet

Die Berechnung der möglichen Spritkosteneinsparungen durch ein Tempolimit in Deutschland basiert auf den Modellierungen von Forschenden der Universität Stuttgart sowie der PTV Transport Consult GmbH im Auftrag des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2024.<sup>5</sup>

Die Studie “Modellierung der Umweltwirkung von Tempolimit-Maßnahmen auf Autobahnen und außerorts” beziffert unter anderem die Veränderung der Treibhausgasemissionen durch verschiedene Tempolimits. Da die Treibhausgasemissionen während der Nutzungsphase von Pkws mit Verbrennungsmotor durch das Verbrennen von Benzin und Diesel entstehen, entspricht die relative Änderung der Treibhausgasemissionen der relativen Änderung der verbrannten Kraftstoffmenge.

Die durch die Tempolimits bewirkten Änderungen der Treibhausgasemissionen (und damit des Kraftstoffverbrauchs) setzen sich aus drei Effekten zusammen:

1. **Geschwindigkeitseffekte:** Auf den vom Tempolimit betroffenen Straßen wird im Mittel weniger schnell gefahren. Da der Energieverbrauch von Fahrzeugen im Quadrat zur Geschwindigkeit steigt, lässt sich durch niedrigere Geschwindigkeiten - bei gleicher Fahrleistung - Sprit sparen.
2. **Routenwahleffekte:** Sinkt die gefahrene Geschwindigkeit auf einer Strecke, gewinnen Alternativrouten an Bedeutung, die kürzer sind, aber vor der Einführung des Tempolimits mit einer größeren Reisezeit verbunden waren. Die Wahl kürzerer Routen verringert die Fahrleistung, das spart weiteren Kraftstoff.
3. **Nachfrageeffekte:** Reisezeiterhöhungen bei Pkw führen dazu, dass ein Teil der Reisenden häufiger die Bahn oder andere öffentliche Verkehrsmittel nutzt. Dadurch reduzieren sich die Fahrleistung und der Spritverbrauch weiter.

Für die vorliegende Berechnung haben wir **nur die ersten beiden Effekte** berücksichtigt. Veränderungen der Geschwindigkeit und der Routenwahl führen zur Einsparung von Kraftstoffkosten, ohne an anderer Stelle neue Kosten zu generieren. Ein Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel hingegen würde zwar Spritkosten senken, zugleich aber entstehen Kosten durch die Nutzung des öffentlichen Verkehrs (Tickets).

Für die Berechnung der Einsparungen haben wir die jährlichen Spritkosten je Pkw, je Haushalt sowie für die deutschen Autofahrer:innen insgesamt mit der relativen Veränderung durch die Geschwindigkeits- und Routenwahleffekte der verschiedenen Tempolimit-Varianten multipliziert.



<sup>5</sup> [https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/modellierung-der-umweltwirkung-von-tempolimit#:~:text=Schlagworte%20\\*%20Luftreinhaltung.%20\\*%20Tempolimit](https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/modellierung-der-umweltwirkung-von-tempolimit#:~:text=Schlagworte%20*%20Luftreinhaltung.%20*%20Tempolimit)

Für die Berechnung der derzeitigen Spritkosten je Pkw haben wir den Durchschnittsverbrauch der deutschen Pkw-Flotte (7,4 Liter/100 km, Benziner: 7,7 Liter, Diesel: 7,0 Liter) aus dem Jahr 2024 gemäß der Publikation “Verkehr in Zahlen” des Bundesverkehrsministeriums zugrunde gelegt.<sup>6</sup> Den umgerechneten Verbrauch je Kilometer haben wir mit der durchschnittlichen Pkw-Fahrleistung gemäß Kraftfahrtbundesamt multipliziert. Die durchschnittliche Jahresfahrleistung betrug 2024 12.309 Kilometer (Benziner: 9.555 km, Diesel: 16.984 km).<sup>7</sup>

Die jährlichen Spritkosten ergeben sich aus einer Multiplikation des errechneten jährlichen Spritverbrauchs in Litern mit dem Kraftstoffpreis je Liter. Als Preise haben wir die gemittelten Werte der Tagespreise vom 1. bis 7. April 2026 laut ADAC<sup>8</sup> angenommen. Der Preis für Super E10 liegt in unserer Rechnung bei 2,17 Euro je Liter, der Preis für Diesel bei 2,40 Euro je Liter. Für die Berechnung eines gemittelten “Spritpreises” haben wir die Preise für Super E10 und Diesel gemäß des Anteils von Benzin und Diesel am Gesamtverbrauch durch Pkw in Deutschland gewichtet. Dieser Durchschnitts-Spritpreis liegt bei 2,26 Euro.

Den bundesweiten Gesamtverbrauch haben wir erneut der Publikation “Verkehr in Zahlen” entnommen. Er liegt auch der Berechnung der insgesamt bundesweit möglichen Spritkosteneinsparungen durch ein Tempolimit zugrunde. Der Gesamtverbrauch durch Pkw lag demnach 2024 bei etwa 43,5 Milliarden Litern (Benziner: ca. 25,9 Mrd. Liter, Diesel: ca. 17,6 Mrd. Liter).

Für die Berechnung der Kosten auf Haushaltsebene haben wir den aktuellen Pkw-Bestand gemäß Kraftfahrtbundesamt<sup>9</sup> (49.486.487 zum 1. Januar 2026) durch die Anzahl der Haushalte in Deutschland laut Mikrozensus des Statistischen Bundesamtes<sup>10</sup> (2024: 40.998.000) geteilt. Im Durchschnitt verfügen Haushalte in Deutschland demnach über 1,21 Pkw.

6 [https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehr-in-zahlen25-26-pdf.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehr-in-zahlen25-26-pdf.pdf?__blob=publicationFile), S. 309

7 [https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/VerkehrKilometer/vk\\_inlaenderfahrleistung/2024/2024\\_vk\\_kurzbericht.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/VerkehrKilometer/vk_inlaenderfahrleistung/2024/2024_vk_kurzbericht.html)

8 <https://www.adac.de/news/aktueller-spritpreis/>

9 [https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugbestand/2026/pm09\\_fz\\_bestand\\_pm\\_komplett.html](https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugbestand/2026/pm09_fz_bestand_pm_komplett.html)

10 [https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Haushalte-Familien/Publikationen/Downloads-Haushalte/statistischer-bericht-mikrozensus-haushalte-familien-2010300247005-erstergebnisse.xlsx?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Haushalte-Familien/Publikationen/Downloads-Haushalte/statistischer-bericht-mikrozensus-haushalte-familien-2010300247005-erstergebnisse.xlsx?__blob=publicationFile&v=3)

## 4. Würde ein Tempolimit die Preise an der Tankstelle beeinflussen?

Der Tankstellenmarkt in Deutschland wird von wenigen großen Anbietern bestimmt. Das Bundeskartellamt sieht in diesem Markt ein erhöhtes Kollusionsrisiko, also “die Gefahr, dass Marktteilnehmer sich stillschweigend auf ein Preisniveau einigen, das nicht dem Preis entspricht, der sich im Wettbewerb unter Berücksichtigung von Angebot und Nachfrage gebildet hätte”.<sup>11</sup> In diesem marktbeherrschenden Oligopol könnte ein Tempolimit kurzfristig dazu führen, dass alle fünf großen Konzerne denselben Nachfragerückgang erleben und wegen der hohen Preistransparenz keiner einen Vorteil durch eine Preissenkung hätte, weil zu erwarten wäre, dass die Wettbewerber sofort nachziehen. Daher besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass die Konzerne stillschweigend niedrigere Mengen akzeptieren, aber die Preise stabil halten — oder sie sogar erhöhen, um die Umsatzeinbußen durch sinkende Nachfrage zu kompensieren.

Ein Tempolimit würde also den Verbrauch mindern, wäre aber - zumindest kurzfristig - kein verlässliches Instrument, um die Preise auf dem deutschen Markt zu senken. Erst langfristig könnte ein Tempolimit mit einem dauerhaften Verbrauchsrückgang für mehr Wettbewerbsdruck auf die Mineralölkonzerne sorgen, sich durch moderatere Preise Marktanteile zu sichern. Kombiniert mit steigenden CO<sub>2</sub>-Preisen kann ein Tempolimit den Übergang zu Elektrofahrzeugen beschleunigen und öffentliche Verkehrsmittel attraktiver machen. In einem Markt für Mobilitätsangebote mit attraktiven Alternativen zu Autofahren mit Verbrennungsmotor, in dem sich die Verbraucher:innen leichter aus der fossilen Falle befreien können, schwindet die Marktmacht des Oligopols der Mineralölkonzerne<sup>12</sup> und damit auch die Möglichkeit der Unternehmen, die Preise an den Tankstellen im stillschweigenden Einvernehmen zu setzen und in Krisenzeiten Übergewinne zu erzielen.

11 [https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/176\\_2024\\_texte\\_tempolimit.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/176_2024_texte_tempolimit.pdf)

12 [http://diw.de/documents/publikationen/73/diw\\_01.c.676034.de/diwkompakt\\_2019-140.pdf](http://diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.676034.de/diwkompakt_2019-140.pdf)