



Jahresfahrleistungen des Straßenverkehrs

Entwicklung und Zusammensetzung während und nach der Coronapandemie

Die Jahresfahrleistungen der Kraftfahrzeuge sind eine zentrale Kenngröße des Verkehrssektors, aus ihnen werden die Treibhausgasemissionen, aber auch Luftschadstoffemissionen wie Feinstaub oder Stickoxide berechnet. Die Treibhausgasemissionen aus Kohlendioxid (CO₂), Methan (CH₄) und Lachgas (N₂O) fließen in den Monitoringbericht der Landesregierung ein, der im Rahmen des Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetzes, kurz Klimagesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW), zu erstellen ist. Änderungen in der Höhe der Fahrleistungen haben dabei auch immer Änderungen in der Höhe der Treibhausgasemissionen zur Folge. Die Jahresfahrleistungen in Baden-Württemberg stiegen zwischen 1990 und dem Beginn der Coronapandemie jedes Jahr um etwa 1 % von 75 Milliarden Kilometer (Mrd. km) auf 95 Mrd. km an. Zwar gab es in diesem Zeitraum immer mal wieder Abweichungen von dieser Entwicklung, wie beim Güterverkehr beispielsweise durch die Finanzkrise 2008/2009 oder die Verschiebung von Pkw-Fahrleistungen hin zu benzingetriebenen Pkw aufgrund des Dieselskandals. Die Coronapandemie jedoch führte innerhalb eines Jahres zu einem Rückgang der Fahrleistungen um 16 %. Der Lockdown sowie weitere Einschränkungen wirkten sich sehr unterschiedlich auf die Fahrleistungen der verschiedenen Fahrzeugarten aus. Im Folgenden werden diese und weitere Verschiebungen bei den Fahrleistungen, den Fahrzeugarten und unterschiedlichen Straßenarten untersucht. Die Entwicklung der Straßenverkehrsemissionen in Baden-Württemberg ist nicht Gegenstand dieser Betrachtung.

Der Verkehr auf baden-württembergischen Straßen (siehe Info-Box „Berechnung von Jahresfahrleistungen“) ist nach dem pandemiebedingten Einbruch 2020 bis zum Jahr 2024 schnell wieder auf eine Höhe von fast 92 Mrd. km angewachsen. Zuvor waren die Fahrleistungen von dem Höchststand des Jahres 2019 mit 95 Mrd. km um 16 % auf 80 Mrd. km im Jahr 2020 zurückgegangen. Dies entspricht etwa dem Stand zum Beginn der 1990er-Jahre. Mit den Lockerungen der Coronamaßnahmen setzte bereits im Folgejahr wieder ein starker Anstieg des Verkehrsaufkommens ein. Bis 2024 führte dies zu einer Gesamtsteigerung von 14 % innerhalb von vier Jahren, was einem durchschnittlichen jährlichen Anstieg von 3,3 % entspricht. Im Vergleich dazu betrug der jährliche Anstieg im Zeitraum 2010¹ bis 2019 etwa 0,8 %, was deutlich unter dem aktuellen Wachstumstempo liegt. Allerdings deutet sich in den beiden letzten Jahren eine Abschwächung des Wachstums an. Das Vor-Corona-Niveau wurde

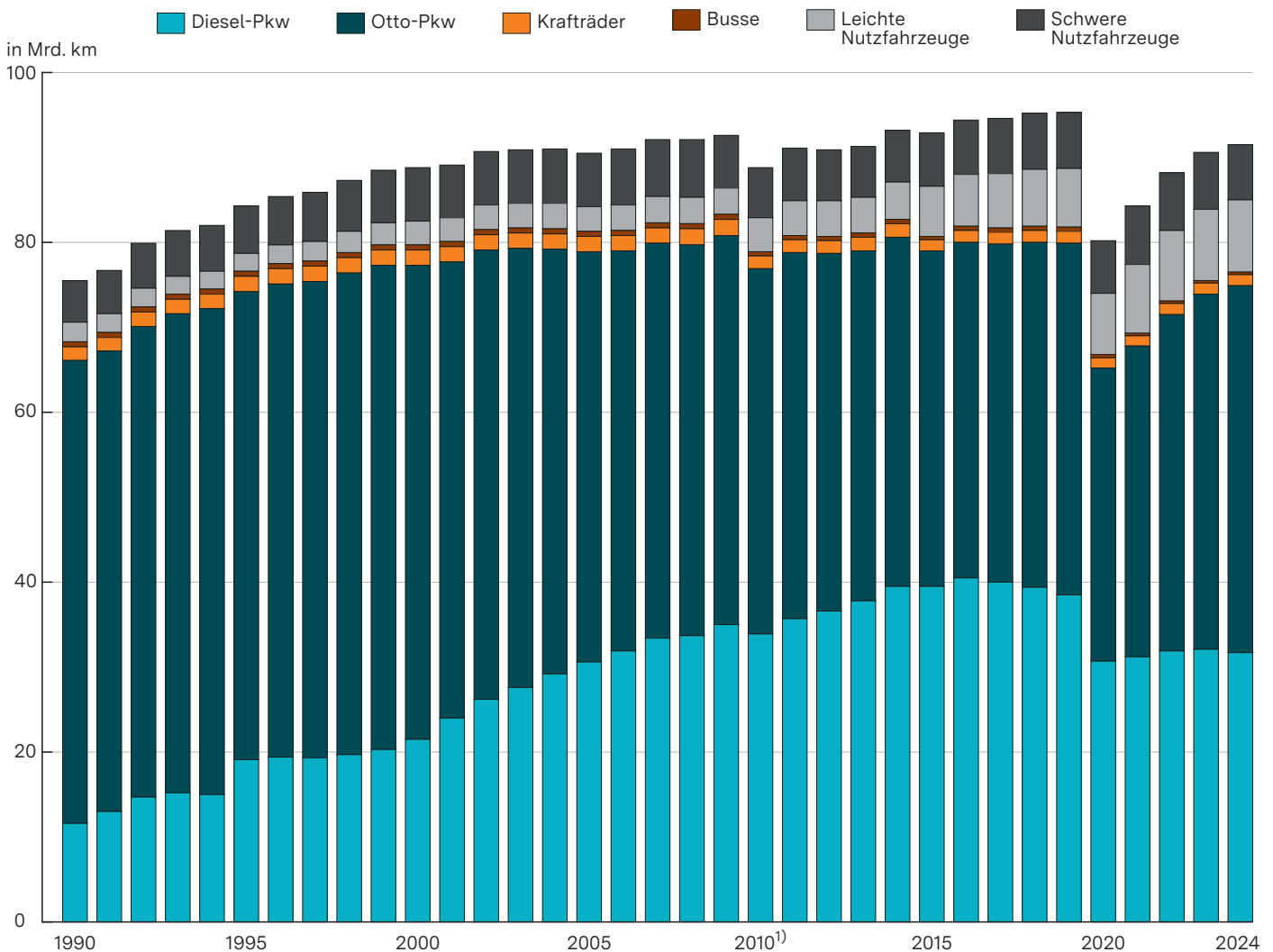
bislang noch nicht wieder erreicht, die Fahrleistungen liegen knapp 4 % unter der Höchstmarke. (Schaubild 1).

Güterverkehr erholt sich zunächst schneller als der Pkw-Verkehr

Die Coronamaßnahmen zeigten unterschiedliche Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen der einzelnen Fahrzeugarten. Am stärksten betroffen war der Pkw-Verkehr, der 2020, im ersten Jahr der Pandemie, um 18 % (-15 Mrd. km) zurückging. Pkw-Fahrten dominieren mit einem Anteil von über 80 % den Straßenverkehr. Der Güterverkehr insgesamt mit leichten (<= 3,5 Tonnen zulässige Gesamtmasse) und schweren Nutzfahrzeugen (> 3,5 Tonnen zulässige Gesamtmasse) ging trotz des mit -5,2 % star-

Schaubild 1

Jahresfahrleistungen in Baden-Württemberg 1990 bis 2024 nach Fahrzeugkategorie



1) Änderung in der Methodik, Umstellung auf Verkehrsmonitoring.

Datenquellen: Verkehrszählungsergebnisse des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg und eigene Modellrechnungen.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

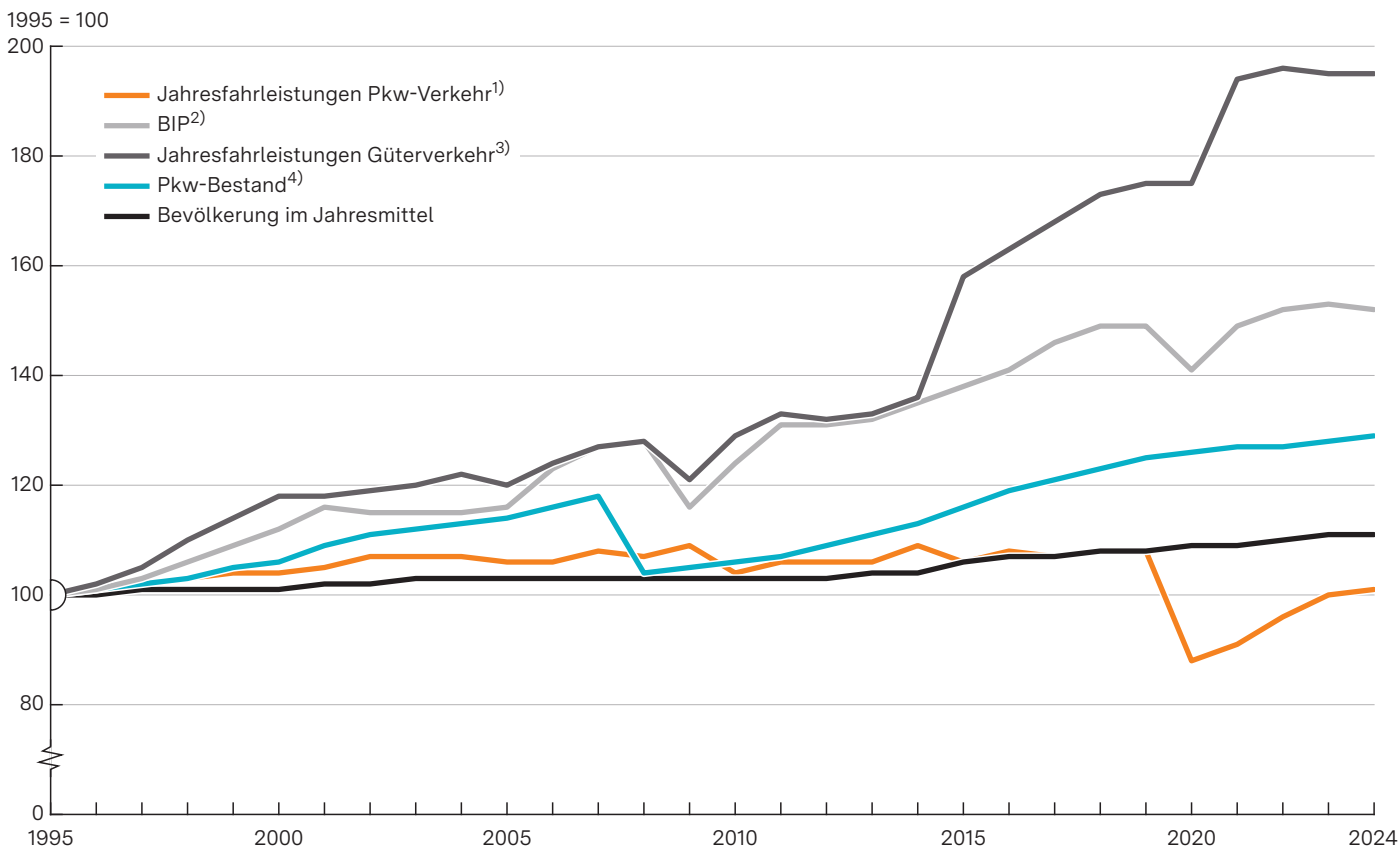
79 26

ken Rückgangs der Wirtschaftsleistung (Bruttoinlandsprodukt) nur gering um -0,5 Prozent zurück (*Schaubild 2*). Die negative Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP) hatte jedoch innerhalb des Güterverkehrs unmittelbar Auswirkungen auf die Fahrleistungen der schweren Nutzfahrzeuge, die in ähnlicher Größenordnung (-5 %) auf nun 6,2 Mrd. km zurückgingen. Kompensiert wurde dieser Rückgang durch die leichten Nutzfahrzeuge, die mit einem Anstieg von knapp 4 % auf nun 7,2 Mrd. km sogar mehr Kilometer auf baden-württembergischen Straßen zurücklegten als je zuvor. Sie waren im ersten Coronajahr die einzige Fahrzeugart mit positiver Veränderungsrate. Ein Grund

dafür ist der in diesem Zeitraum sehr stark gestiegene Onlinehandel, was sich aus dem im Vergleich zu 2019 um 10,9 % erhöhten Sendungsvolumen der Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP-Branche) ablesen lässt.² Dieses deutliche Wachstum ist laut Branchenverband vor allem auf Pakettieferungen zum Endverbraucher zurückzuführen, während beispielsweise Sendungen in die Branchen Fahrzeug- und Maschinenbau deutlich zurückgingen.

Schaubild 2

Jahresfahrleistungen, Pkw-Bestand, Bevölkerung und Bruttoinlandsprodukt in Baden-Württemberg 1995 bis 2024



1) Ab 2010 Änderung in der Methodik, Umstellung auf Verkehrsmonitoring. – 2) Bruttoinlandsprodukt (preisbereinigt, verkettet). – 3) Leichte und schwere Nutzfahrzeuge. – 4) Bis 2000: Stichtag 01.07. des Jahres. Ab 2001: Stichtag 01.01. des Jahres. Ab 2008: Nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen.
 Datenquellen: Verkehrszählungsergebnisse des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg, Arbeitskreis VGR der Länder und eigene Modellrechnungen. Berechnungsstand Herbst 2025.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

80 26

Bereits im zweiten Coronajahr 2021 nahmen die Fahrleistungen insgesamt sehr stark um 5,1 % zu (+4,1 Mrd. km). Auch das BIP in Baden-Württemberg stieg in diesem Zeitraum in gleicher Größenordnung an (+5,6 %). Bei den einzelnen Fahrzeugarten waren die Zuwächse unterschiedlich stark ausgeprägt. Den größten Anstieg erzielte der Güterverkehr (+11 %) und dies in annähernd gleicher Größenordnung sowohl bei den schweren als auch bei den leichten Nutzfahrzeugen. Die KEP-Branche transportierte fast eine Milliarde Sendungen mehr als vor Corona und erreichte in dem Jahr beim Liefervolumen ihren Höchststand (4,5 Mrd. Sendungen). In den Folgejahren schwächte sich das Wirtschaftswachstum zusehends ab, was spürbare Auswirkungen vor allem auf den Güterverkehr nach sich zog. 2022 betrug das Wirtschaftswachstum im Land noch 2,1 %, während der Güterverkehr insgesamt nur noch um 1 % anstieg. Getragen wurde dieser

Anstieg erneut von den leichten Nutzfahrzeugen, deren Fahrleistungen um fast 3 % zunahmen, während die der schweren Nutzfahrzeuge bereits ein Minus von 1,3 % verzeichneten. Diese negative Entwicklung verstärkte sich in den Jahren 2023 und 2024 noch weiter, dort betrug die jährlichen Rückgänge jeweils –2 %. Das BIP stieg in Baden-Württemberg 2023 zwar noch um 0,2 %, 2024 wurde jedoch ein Minuswachstum von –0,4 % verzeichnet (Deutschland –0,3 % und –0,2 %). Vor allem das Verarbeitende Gewerbe und die Bauindustrie waren stark betroffen.³ Damit gingen die Fahrleistungen der schweren Lkw deutlich stärker zurück als die Wirtschaftsleistung. Die leichten Nutzfahrzeuge mit Anstiegen von 0,9 % (2023) und 1,7 % (2024) konnten diese Rückgänge noch kompensieren, sodass die Fahrleistungen des Güterverkehrs insgesamt nur stagnierten.

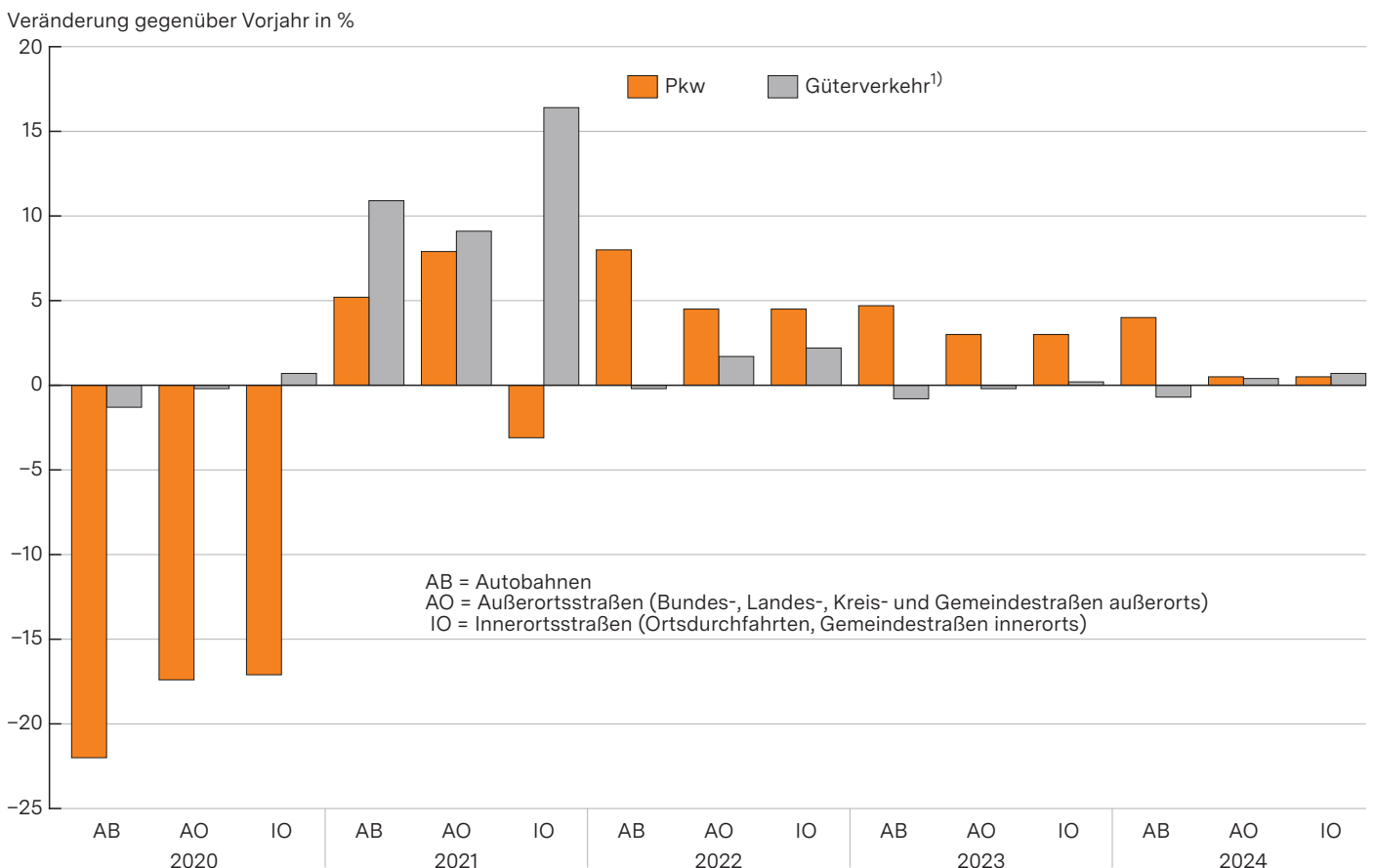
Der berufliche Pkw-Verkehr wächst zunächst langsamer

Im Pkw-Verkehr fiel der Zuwachs bei den Fahrleistungen 2021 trotz des mit +4 % höchsten Anstiegs seit 1995 deutlich verhaltener als im Güterverkehr aus. Von den insgesamt 4,1 Mrd. km, um die die Fahrleistungen 2021 anstiegen, entfielen etwa zwei Drittel auf den Pkw- und ein Drittel auf den Güterverkehr. Der Zuwachs an Pkw-Fahrten erfolgte ausschließlich auf Autobahnen und Außerortsstraßen, auf den Innerortsstraßen ging der Pkw-Verkehr um 3,1 % zurück (Schaubild 3). Im Gegensatz dazu fand beim Güterverkehr der stärkste Anstieg auf den Innerortsstraßen statt. Er lag um fast 20 Prozentpunkte über dem Pkw-Verkehr. Aber auch auf den anderen Straßenkategorien

entwickelte sich der Pkw-Verkehr schwächer. 2021 war noch geprägt von diversen Corona-Beschränkungen beispielsweise für Schulen und Kitas, aber auch in der Gastronomie und Beherbergungseinrichtungen. Aus Sicht der Arbeitnehmenden wurde mit der Pflicht zum Homeoffice dieser Anteil an der Erwerbsarbeit stark ausgeweitet.⁴ Die Homeofficequote (abhängig Beschäftigte mit mindestens einem Tag Homeoffice in der Woche) betrug in Baden-Württemberg 24,1 % (1,27 Mio. Beschäftigte). Der Anteil der Beschäftigten, die jeden Tag zu Hause arbeiteten, lag bei 9,2 % (484 Tsd.). Dies führte in der Folge zu reduzierten Pendlerbewegungen, was sich indirekt auch aus den Ergebnissen der Dauerschichtstellen ablesen lässt.⁵ Diese erfassen den Verkehr permanent, sodass daraus Entwicklungen im zeitlichen Verlauf abgeleitet werden

Schaubild 3

Fahrleistungen des Pkw- und Güterverkehrs in Baden-Württemberg 2020 bis 2024 nach Straßenkategorie



1) Leichte und schwere Nutzfahrzeuge.

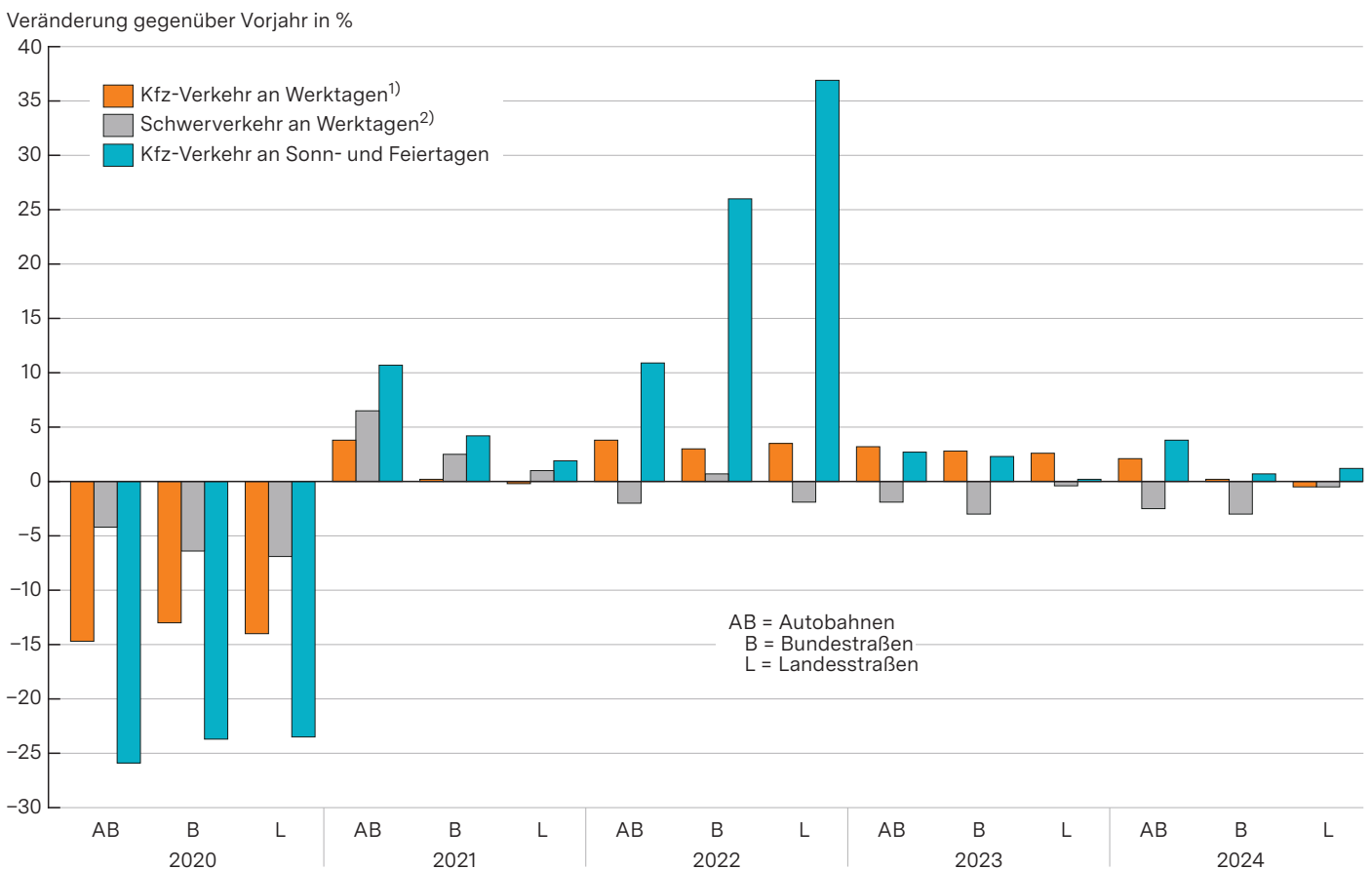
Datenquellen: Verkehrszählungsergebnisse des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg und eigene Modellrechnungen.

können (Schaubild 4). Während 2021 der Kfz-Verkehr an Werktagen mit +4 % lediglich auf den Autobahnen zunahm, fiel der Anstieg des Verkehrs an Sonn- und Feiertagen auf allen betrachteten Straßenarten zum Teil um ein Vielfaches höher aus. Die Fernstraßen zeigten hier die stärksten Zuwächse (Autobahnen +11 %, Bundesstraßen +4 %). Aufgrund des Sonntagsfahrverbots für Lastkraftwagen⁶ sind an diesen Tagen zum überwiegenden Teil nur privat genutzte Kraftfahrzeuge auf den Straßen unterwegs. Diese Fahrten waren 2020 stärker eingeschränkt als der beruflichen Zwecken dienende Werktagsverkehr. An Sonn- und Feiertagen betrug die Abnahme der Verkehrsleistung auf Autobahnen und Außerortsstraßen ca. 25 %, während das Minus zwischen Montag und Freitag mit ungefähr 14 % weitaus geringer ausfiel. Hingegen stiegen mit begin-

nenden Lockerungen im Folgejahr die privaten Fahrten wieder stärker an, wie die um mehrere Prozentpunkte höheren Veränderungsraten des Kfz-Verkehrs an Sonn- und Feiertagen zeigen. Dagegen entwickelte sich der Werktagsverkehr aller Kfz schwächer und lag zwischen ein und drei Prozentpunkten unter den Steigerungsraten des Schwerververkehrs (schwere Nutzfahrzeuge und Busse).

Schaubild 4

Ergebnisse der Dauerzählstellen: Kfz-Verkehr an Werk- bzw. Sonn- und Feiertagen in Baden-Württemberg 2020 bis 2024 nach Straßenkategorie



1) Motorräder, Pkw, Busse, leichte Nutzfahrzeuge, schwere Nutzfahrzeuge. – 2) Schwere Nutzfahrzeuge und Busse.
Datenquelle: Ergebnisse und Ganglinien der Dauerzählstellen des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg.

Der **Berechnung von Jahresfahrleistungen** liegen Ergebnisse der bundesweiten Straßenverkehrszählungen (SVZ) zu Grunde. Bei diesen Zählungen werden die eine Zählstelle auf einem Straßenabschnitt passierenden Fahrzeuge, differenziert nach Kfz-Art, erfasst und aufgezeichnet. Die Straßenabschnitte umfassen das klassifizierte Straßennetz Baden-Württembergs, welches aus den Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie deren Ortsdurchfahrten besteht. Das zugrundeliegende Straßennetz aus Straßenabschnitten für Baden-Württemberg wird ebenfalls für die Jahre mit einer SVZ aktualisiert. Durch Längenänderungen von Straßenabschnitten aufgrund von Baumaßnahmen oder auch durch den Wegfall bzw. Umwidmungen von Straßen, kann es zu Fahrleistungsänderungen im zeitlichen Verlauf kommen, die nicht ursächlich von einem höheren oder niedrigeren Fahrzeugaufkommen verursacht werden. Die aus den Zählergebnissen ermittelten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) werden dann mit den Straßenabschnitten verknüpft, woraus sich die Jahresfahrleistung berechnet.

Die bundesweite SVZ findet in fünfjährigem Turnus statt, üblicherweise in Jahren, die auf „0“ oder „5“ enden. Die letzte Zählung 2021 wurde coronabedingt um ein Jahr verschoben. Die Fortschreibung der Fahrleistungen für die Jahre zwischen den

Straßenverkehrszählungen erfolgt anhand der Zählergebnisse auf der Basis der automatischen Dauerzählstellen. Die SVZ 2021 bildet somit bis zum Vorliegen der neuen Straßenverkehrszählung 2025 die Grundlage für die zukünftigen Fortschreibungen ab dem Jahr 2022. Der Vergleich von Verkehrszählungsjahren mit Fortschreibungsjahren ist aufgrund der reduzierten Datenbasis eingeschränkt.

In Baden-Württemberg wurde im Straßenverkehrszählungsjahr 2010 die ursprünglich manuelle Zählung mittels Zählpersonal durch das Verkehrsmonitoring ersetzt. Hierbei werden mobile Leitpfosten-Zählgeräte eingesetzt, welche es ermöglichen, den Straßenverkehr im Vergleich zur bisherigen manuellen Zählweise über eine größere Zahl an Messstellen und über längere Zeiträume hinweg zu erfassen. So fließen auch schwächer belastete Zählabschnitte in das Ergebnis ein, die in früheren Zählungen gar nicht oder nur als Hochrechnung berücksichtigt werden konnten. Diese Änderung der Erhebungsmethodik führte im Zähljahr 2010 auf den Landes- und Kreisstraßen zu teils erheblichen Abweichungen zu den Ergebnissen aus dem Jahr 2005, welche sich in einem Rückgang der Fahrleistungen äußern. Insbesondere der Anteil des Schwerverkehrs ging durch die Einbeziehung schwächer belasteter Straßen zurück.

Privater Pkw-Verkehr wächst 2022 stärker an

Während 2021 auf Personenkraftwagen 65 % des Fahrleistungsanstiegs entfielen, steigerte sich 2022 deren Anteil mit dem Rückgang des Güterverkehrs auf 95 %. Über alle Fahrzeugarten stiegen die Fahrleistungen gegenüber dem Vorjahr um knapp 4,5 % (3,8 Mrd km) an, der Pkw-Verkehr übertraf mit +5,3 % sein Vorjahresergebnis. Dieser Zuwachs betraf in erster Linie die Autobahnen mit einem Plus von 8 %. Aber auch auf den Außer- und Innerortsstraßen waren Pkw mit jeweils über 4 % wieder häufiger unterwegs.

Die Coronamaßnahmen wurden Anfang 2022 aufgehoben, Mobilität war wieder ohne Beschränkungen möglich. Dies zeigt sich insbesondere auch an den Innerortsfahrleistungen der Pkw, die nach dem Rückgang im Jahr 2021 deutlich um knapp 0,8 Mrd. km (+4,5 %) anstiegen. Neben dem Straßenverkehr wurde auch der öffentliche Personenverkehr mit Bussen und Bahnen wieder stärker genutzt. Das erhöhte Fahrgastaufkommen zeigte sich an der Anzahl an beförderten Personen im Personenverkehr, die nach zwei Jahren Rückgang wieder um 30 % anstiegen.⁷ Wenn man den über die Dauerzählstellen aufgezeichneten Kfz-Verkehr an Sonn- und Feiertagen als Indikator für die

überwiegend privaten Zwecken dienende Mobilität heranzieht, lässt sich daraus ableiten, welche Bedeutung private Fahrten für den Gesamtverkehr im Jahr 2022 besaßen. Die Zuwächse lagen mit +26 % und +37 % auf den Bundes- und Landesstraßen, aber auch erneut bei den Autobahnen (+11 %) um ein Vielfaches über denen an Werktagen. Hier wurden auf den verschiedenen Straßenkategorien lediglich zwischen +3 % und +4 % mehr Fahrzeuge gezählt. Nicht nur im Land, sondern auch über die Landesgrenze hinaus hat der Verkehr an den Grenzen zu Frankreich und der Schweiz nach zwei Jahren Rückgang wieder stark zugenommen.⁸ Bei den Pkw betrug der Anstieg des grenzüberschreitenden Verkehrs mit Frankreich 33 % und mit der Schweiz 29 %. Aber auch bei den Bussen wurden wieder mehr Fahrten zwischen Baden-Württemberg und Frankreich (+62 %) bzw. der Schweiz (+31 %) registriert.

Pkw-Verkehr schwächt sich 2023 und 2024 ab

Das starke Wachstum der Fahrleistungen der Pkw nach der Pandemie setzte sich in den Jahren 2023 und 2024 nicht weiter fort. Der Pkw-Verkehr wuchs 2023 um 3,4 % und 2024 nur noch um 1,3 % an. Da der Güterverkehr stagnierte bzw. sich auf einigen Straßenkategorien negativ entwickelte (*Schaubild 3*), stiegen die Fahrleistungen aller Kraftfahrzeuge nur noch um 2,7 % (2023) bzw. 1,1 % (2024). Während die Fahrleistungen des Güterverkehrs überwiegend von der Wirtschaftsentwicklung bestimmt werden (*Schaubild 2*), zeigt diese bisher keinen erkennbaren Einfluss auf die Entwicklung des Pkw-Verkehrs. Stattdessen verlief sie zwischen 1995 und 2009 mit leicht steigender Tendenz nahezu parallel zur Bevölkerungsentwicklung. Seit 2010 setzte eine gegenläufige Bewegung ein. Während 2009 je Einwohnerin und Einwohner mit dem Pkw etwa 7.700 km gefahren wurden, erreichte die einwohnerbezogene Fahrleistung 2019 mit 7.200 km wieder das Niveau von 1995. Wie die Wirtschaftsentwicklung scheint der Pkw-Bestand ebenfalls keinen Einfluss auf die Pkw-Fahrleistungen zu haben. Seit Jahren nimmt er weiter zu, ein Rückgang ist bis jetzt nicht erkennbar. Die Zahl an zugelassenen Fahrzeugen stieg im Zeitraum 2008⁹ bis 2024 um knapp 24 % von 5,6 Mio. auf nun 6,9 Mio. Fahrzeuge. Bezogen auf die Bevölkerung

im Jahresmittel entspricht dies 614 Pkw pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner und gegenüber 2008 mit 536 Pkw einem Anstieg von etwa 15 %. Da auch die Fahrleistungen nicht mit der Bestandsentwicklung Schritt halten, ergibt sich daraus rein rechnerisch ein Rückgang der gefahrenen Kilometer pro zugelassenem Pkw und Jahr. Umgerechnet auf eine mittlere Fahrleistung pro Pkw und Tag legte 2008 jeder Pkw 38,7 km (14.200 km/Jahr) zurück, im Jahr 2024 waren es mit 29,3 km (10.700 km/Jahr) knapp ein Viertel weniger. Dies bedeutet, dass sich der Straßenverkehr langsamer auf dem Weg Richtung Vor-Corona-Niveau entwickelt, als aufgrund der Bevölkerungsentwicklung und der Zunahme an Pkw zu erwarten wäre. Gründe hierfür können die nach wie vor hohe Homeoffice-Nutzung sein. Zwar ist die Homeofficequote zwischen 2021 und 2024 von 24,1 % auf 22,6 % gesunken und besonders der Anteil Erwerbstätiger, die an jedem Arbeitstag zu Hause arbeiten, hat sich von 38 % auf 18 % im Jahr 2024 mehr als halbiert.¹⁰ Und umgekehrt erhöhte sich in etwa um den gleichen Betrag die Zahl der Beschäftigten, die weniger als die Hälfte der Arbeitstage (= manchmal) im Homeoffice arbeiteten. Aber in der Summe liegt die Homeofficequote immer noch etwa 10 Prozentpunkte über der des Jahres 2019, was dann auch weniger berufsbedingte Fahrten an Werktagen zur Folge hat.

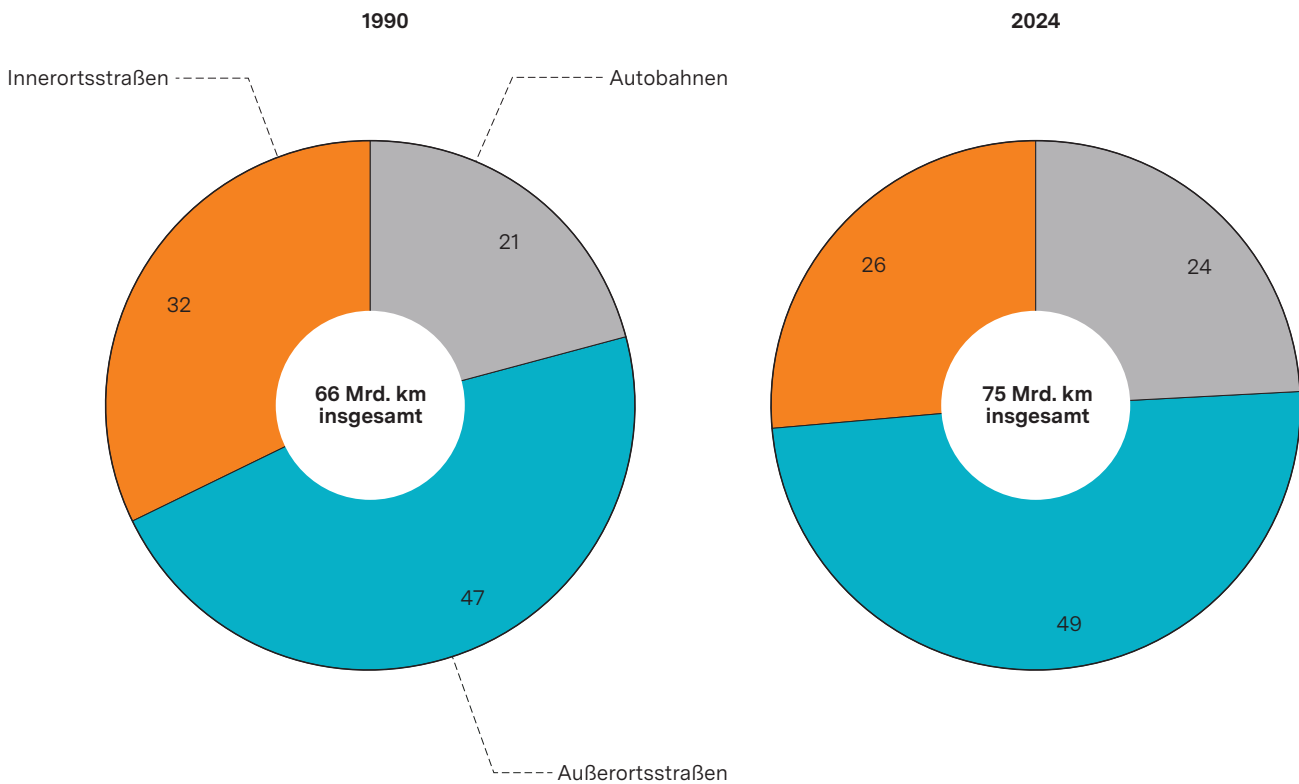
Ein weiterer Grund für reduzierten Pkw-Verkehr kann auch auf ein sich veränderndes Mobilitätsverhalten hindeuten. Laut der bundesweiten Studie Mobilität in Deutschland 2023 (MiD 2023) des Bundesverkehrsministeriums reduzierte sich der motorisierte Individualverkehr (MIV) zwischen den untersuchten Jahren 2017 und 2023.¹¹ Die tägliche Verkehrsleistung des MIV in Deutschland sank 2023 um rund 200 Mio. Personenkilometer pro Tag auf 2,2 Mrd. km, ein Rückgang von knapp 9 %. Hingegen steigerte sich der Fuß- und Radverkehr, während der öffentliche Verkehr (Nah- und Fernverkehr aus Bus, Bahn, Flugzeug, Taxi) mit 0,6 Mrd. km stagnierte. Allerdings sorgte das Deutschlandticket¹² dafür, dass sich der ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) nach dem Corona-Tief stabilisieren konnte. Im Befragungszeitraum der MiD 2023 wurden bereits die Hälfte aller ÖPNV-Fahrten mit dem

Deutschlandticket absolviert, eine Folge der deutschlandweit unkomplizierten Nutzung. Der Anteil der Freizeitfahrten betrug 32 %, ebenso wie der des Berufsverkehrs. Auch der bei den Straßenverkehrszählungen zu beobachtende Trend der Verlagerung von Pkw-Verkehr weg von Innerorts- und hin zu Außerortsstraßen bzw. Autobahnen könnte darauf hindeuten, dass Alltagsmobilität sich auf alternative Verkehrsmittel verlagert. Im langjährigen Vergleich sinkt der Anteil der Pkw auf Innerortsstraßen kontinuierlich (Schaubild 5). Während 1990 auf den Innerortsstraßen fast ein Drittel aller Fahrleistungen erbracht wurden (32 %), sind dies aktuell nur noch ein Viertel (26 % im Jahr 2024). Die Innerortsfahrleistungen der Pkw sanken in diesem Zeitraum um -6 %, während der Anstieg des Pkw-Verkehrs um 10 Mrd. km ausschließlich auf den Außerortsstraßen (+20 %) und auf Autobahnen (+28 %) stattfand.

Schaubild 5

Pkw-Fahrleistungen in Baden-Württemberg 1990 und 2024 nach Straßenkategorie

Anteile in %



Datenquelle: Verkehrszählungsergebnisse des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg und eigene Modellrechnungen.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

83/26

Ausblick

Die Pandemie mit ihren Auswirkungen auf den Personenverkehr und das Mobilitätsverhalten sowie das schwache Wirtschaftswachstum mit seinen Folgen für den Güterverkehr hatten einen großen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen in Baden-Württemberg. Der Straßenverkehr nimmt nach wie vor weiter zu, schwächt sich aber ab. Vor allem die Fahrleistungen mit schweren Nutzfahrzeugen gehen immer weiter zurück, was für den Güterverkehr insgesamt aktuell noch durch die leichten Nutzfahrzeuge kompensiert wird. Aufgrund der engen Koppelung an die Wirtschaftsleistung ist davon auszugehen, dass der Güterverkehr bei einer Besserung der Wirtschaftslage ebenfalls wieder zunehmen wird. Der Pkw-Verkehr, mit einem Anteil im Jahr 2024 von fast 82 % am Straßenverkehr, wächst ebenfalls schwächer, auch beeinflusst von einer nach wie vor hohen Homeofficenutzung. Insgesamt betrachtet entfielen laut MiD 2023 auf den motorisierten Individualverkehr immer noch etwa drei Viertel aller Personenkilometer. Ob das Vor-Corona-Niveau der Fahrleistungen in Baden-Württemberg wieder erreicht

wird, ist derzeit nicht abzusehen. Die Halbjahresergebnisse der automatischen Zählstellen für 2025 deuten darauf hin, dass der Straßenverkehr insgesamt schwach um knapp 1 % anwächst und der Schwerverkehr mit –1 % weiter einbüßt. 📊

Autor:

Dipl.-Ingenieur (FH) Dirk Schmidtmeier ist Sachgebietsleiter im Referat „Umweltbeobachtung, Energie, Umweltökonomische Gesamtrechnungen“ des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg.
Dirk.Schmidtmeier@stala.bwl.de

Endnoten:

- 1 2010 wurde die Methodik der Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg auf das Verkehrsmonitoring umgestellt.
- 2 Bundesverband Paket- und Expresslogistik e. V. (BPEX), https://bpex-ev.de/download.html?getfile=BIEK_KEP-Studie_2021.pdf und https://bpex-ev.de/download.html?getfile=BPEX_KEP-Studie_2025.pdf (Abruf: 30.01.2026).
- 3 Pressemitteilung 78/2025 vom 28.03.2025: Baden-Württemberg: Rückgang der Wirtschaftsleistung in 2024, <https://statistik-bw.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/baden-wuerttemberg-rueckgang-der-wirtschaftsleistung-in-2024/> (Abruf: 09.03.2026).
- 4 Schana, Leon: Homeoffice in Zeiten von Corona. Wie das Arbeiten von zu Hause das Berufsleben Baden Württembergs prägt, in: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 9/2023.
- 5 Verkehrsministerium Baden-Württemberg, Ergebnisse und Ganglinien der Dauerzählstellen in Baden-Württemberg, https://mobidata-bw.de/dataset/ergebnisse_ganglinien_dauerzaehlstellen (Abruf: 30.01.2026).
- 6 Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen in der Zeit von 0 bis 22 Uhr für Lastkraftwagen (Lkw) über 7,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse sowie für alle Lkw mit Anhänger.
- 7 Tabelle Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, <https://statistik-bw.de/umwelt-und-verkehr/verkehr/personen-und-gueterverkehr/> (Abruf: 23.02.2026).
- 8 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Straßenverkehr in Baden-Württemberg, https://mobidata-bw.de/vm/Verkehrsentwicklungen_Jahresvergleiche_Strassenverkehr_BW/Jahresvergleiche/SVZ_Jahresvergleich_2022_2021.pdf (Abruf: 30.01.2026)
- 9 Methodische Umstellung der Bestandsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA).
- 10 Endergebnis Revision Mikrozensus 2021 und Endergebnis Mikrozensus 2024.
- 11 Bundesministerium für Verkehr: Mobilität in Deutschland – MiD 2023, Ergebnisbericht mit Ergebnistelegramm S.15 ff und S.46 ff, https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Ergebnisbericht.pdf (Abruf: 30.01.2026).
- 12 Eingeführt am 1. Mai 2023 als deutschlandweit gültige Zeitkarte für den öffentlichen Personennahverkehr. Seit Januar 2026 kostet es monatlich 63 Euro. Nähere Informationen für Baden-Württemberg beim Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/bahn-und-bus/oeepnv-angebot-fuer-reisende/unsere-tickets-und-tarife/deutschlandticket-in-baden-wuerttemberg> (Abruf: 30.01.2026).