

ADAC

Mobilitätsindex 2025

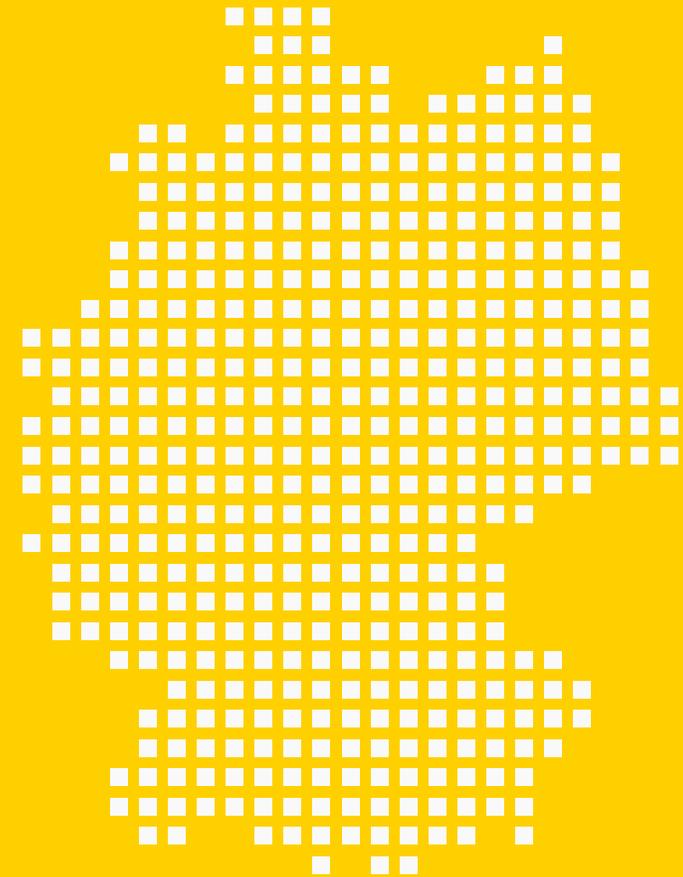
Entwicklung nachhaltiger Mobilität

Oktober 2025

ADAC

Mobilitätsindex 2025

Entwicklung nachhaltiger Mobilität
in Deutschland



1. Motivation und Methodik

Inhalt

1. Motivation und Methodik

Motivation	4
Methodik	9

2. Ergebnisse auf Bundesebene

Verkehrssicherheit	24
Klima und Umwelt	31
Verfügbarkeit	38
Zuverlässigkeit	45
Bezahlbarkeit	52
Gesamtindex	59

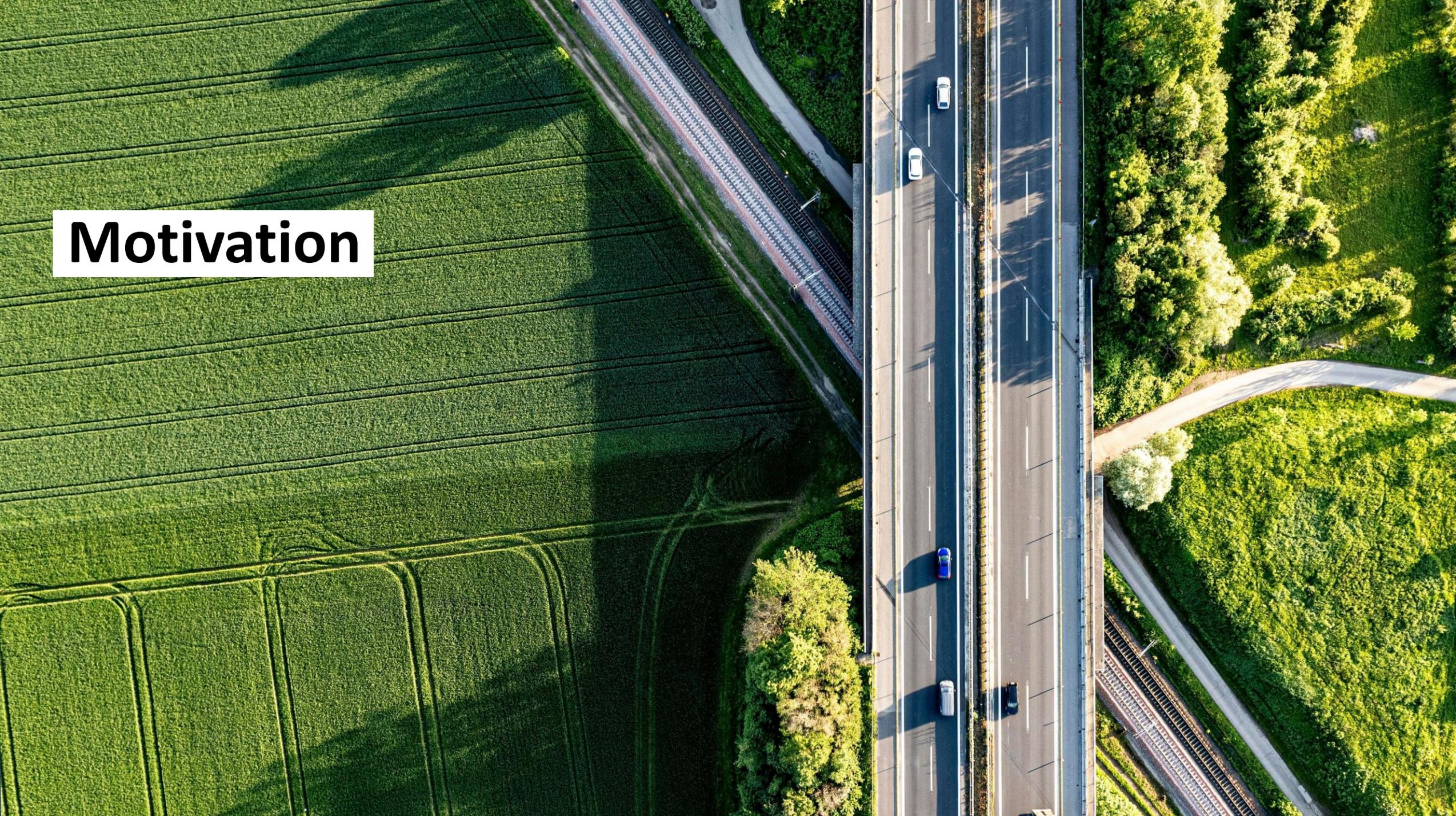
3. Ergebnisse auf Länderebene

Einführung	67
Strukturindikatoren	68
Baden-Württemberg	69
Bayern	76
Berlin	83
Brandenburg	90
Bremen	97
Hamburg	104
Hessen	111
Mecklenburg-Vorpommern	118
Niedersachsen	125
Nordrhein-Westfalen	132
Rheinland-Pfalz	139
Saarland	146
Sachsen	153
Sachsen-Anhalt	160
Schleswig-Holstein	167
Thüringen	174

4. Bundesländerranking

Schwere Personenschäden	183
CO ₂ -Emissionen	185
Elektro-Pkw	187
Ladeinfrastruktur	189
Ladeleistung	192

Motivation



Nachhaltigkeit im Verkehrssektor

Die entscheidende Rolle der Mobilität für Nachhaltigkeit

- » **Nachhaltigkeit** stellt den **zentralen Bewertungsmaßstab** für sämtliche wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen dar. Die aktuelle Lebensweise darf ökologische, ökonomische und soziale **Grundlagen künftiger Generationen** nicht über ein verantwortungsvolles und gerechtes Maß hinaus belasten.
- » Dies betrifft insbesondere die Mobilitätsentwicklung, denn der **Verkehrssektor** leistet bisher nicht den von ihm erwarteten Beitrag zu großen **gesellschaftlichen und umweltpolitischen Herausforderungen**.

Anpassung des Verkehrssystems an neue Realitäten

- » Bisher bedeutete eine **steigende Nachfrage im Personen- und Güterverkehr** auch immer eine **Zunahme negativer externe Effekte**.
- » Die positiven Effekte sicherer, emissionsarmer, leiser und vernetzter **Technologien** im Verkehrssektor werden dadurch teilweise wieder aufgehoben.
- » Die steigende Nutzung von E-Scootern und Pedelecs stellt das Verkehrssystem vor neue Herausforderungen.

- » Zukünftige Mobilität muss mit insgesamt weniger Emissionen, geringerem Ressourcenverbrauch, höherer Verkehrssicherheit und im Idealfall auch geringeren Kosten auf individueller wie gesellschaftlicher Ebene einhergehen. Kurz gesagt: **Mobilität muss nachhaltiger werden**.

Der Mobilitätsindex in einer Post-Pandemie-Welt

- » In der vierten Veröffentlichung des Mobilitätsindex wird die Entwicklung fünf ausgewählter Dimensionen vor dem Hintergrund der **Nachwirkungen der COVID-19-Pandemie** und der **Energiekrise** sowie der Diskussion um die gesellschaftlichen und individuellen **Kosten von Mobilität** betrachtet.

Fünf Dimensionen zur Bewertung der Nachhaltigkeit

Veränderungen messbar machen

- » Der ADAC Mobilitätsindex liefert eine **wissenschaftlich fundierte Datengrundlage**, die zur Transparenz der Entwicklungen und zur Versachlichung der Diskussionen um nachhaltige Mobilität beitragen soll.
- » Der **Index basiert auf einer wissenschaftlichen Methodik** und öffentlich zugänglichen Daten, die die Mobilität im Individual- und öffentlichen Personenverkehr abbilden.
- » Die Nachhaltigkeit im Mobilitätsindex umfasst ökologische, ökonomische und soziale Aspekte, die in **fünf Dimensionen** bewertet werden:
 - Verkehrssicherheit
 - Klima und Umwelt
 - Verfügbarkeit
 - Zuverlässigkeit
 - Bezahlbarkeit

Die Bewertungsdimension Verkehrssicherheit

- » Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe.
- » Wesentliche Grundlagen sind ethische Überlegungen zum **Schutz menschlichen Lebens**, der **Gesundheit** von Verkehrsteilnehmenden und dem Schutz von Sachgütern.
- » Der **Verkehr in Deutschland wird immer sicherer**. So sank die Zahl der Verkehrstoten seit den 70er Jahren um knapp 85 Prozent, während die Verkehrsleistung sich im gleichen Zeitraum verdreifachte. Das Ziel der Bundesregierung bis 2030 ist die weitere Reduktion der Verkehrstoten um 40 Prozent im Vergleich zu 2021. Seitdem stiegen die Zahlen aber wieder an.
- » Die Bandbreite der Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist vielfältig und reicht von der Verkehrspädagogik über die Fahrzeugtechnik bis zur Verkehrsinfrastruktur.
- » **Leitindikatoren** sind die **Personen- und Sachschäden** sowie das **Unfallgeschehen** von Unfällen mit Personenschäden.

Zielsetzung und Dimensionen

Die Bewertungsdimension Klima und Umwelt

- » Die Realisation von Mobilitätsbedürfnissen geht mit **Energie- und Ressourcenverbrauch** einher. In Abhängigkeit der benötigten Energie- und Ressourcenformen kann sich Verkehr **negativ auf Klima und Umwelt** auswirken.
- » Der Verkehrssektor ist noch zu **94 Prozent** von **fossilen Kraftstoffen** abhängig. Ein knappes **Drittel des gesamten Endenergieverbrauchs in Deutschland** entfällt auf diesen.
- » Das deutsche Klimaschutzgesetz verlangt bis **2045** die **Treibhausgasneutralität** Deutschlands. Bis zur COVID-19 Pandemie konnte der Verkehrssektor seine **Treibhausgasemissionen** seit 1990 **nicht reduzieren**. Seit der COVID-19-Pandemie liegen sie auf einem geringeren Niveau. Um die anhaltende Stagnation zu überwinden, ist jedoch ein deutlich schnelleres Tempo bei der Transformation des Verkehrssektors erforderlich.
- » **Leitindikatoren** sind neben den **Treibhausgasemissionen**, die **Luftschadstoffemissionen**, der **Flächenverbrauch** und der **Energieverbrauch** des Verkehrs.

Die Bewertungsdimension Verfügbarkeit

- » Unter der Verfügbarkeit von Mobilität wird die Möglichkeit verstanden, ein **funktionsfähiges Verkehrsangebot** vorzufinden. Aus der Perspektive der Nutzenden meint Verfügbarkeit, welche Mobilitätsalternativen ihnen räumlich, zeitlich und in einer bestimmten Qualität grundsätzlich zur Verfügung stehen.
- » Die **Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsträger** – Straße, Schiene und Luft – sowie der Verkehrsmittel wie motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Personenverkehr (ÖV), Rad- und Fußverkehr bildet eine **zentrale Voraussetzung für die Wertschöpfungsprozesse** einer Wirtschaft. Sie beeinflusst die Lebensqualität und die Möglichkeit der Teilhabe der Menschen am gesellschaftlichen Leben.
- » **Leitindikatoren** sind der **Infrastrukturzugang**, die **Pkw-Verfügbarkeit** und das **ÖV-Angebot**.

Zielsetzung und Dimensionen

Die Bewertungsdimension Zuverlässigkeit

- » Die Zuverlässigkeit eines Verkehrssystems beschreibt die Wahrscheinlichkeit, die **Verkehrsinfrastruktur** in einer konkreten Situation **funktionsfähig vorzufinden**.
- » Jede **Störung** und damit verbundene, nicht kalkulierte Verlängerungen der Reise- und Transportzeiten **verursachen zusätzliche Kosten** für Verkehrsteilnehmende und Verkehrsunternehmen.
- » Eine **überlastete Infrastruktur** ist die Hauptursache für **Unzuverlässigkeit und Störungen** des Verkehrssystems. Im Gegensatz zu akut und zeitlich begrenzt auftretenden Störereignissen (Unfälle, technische Pannen) kann die Überlastung der Infrastruktur zu einer chronischen Unzuverlässigkeit führen.
- » **Leitindikatoren** sind die **Pünktlichkeit im Schienenverkehr** und das **Staugeschehen** auf den **Straßen**.

Die Bewertungsdimension Bezahlbarkeit

- » Die **Kosten von Mobilität** für die einzelnen Haushalte sind eine wichtige Bestimmungsgröße der **absoluten und relativen Attraktivität** von Mobilitätsalternativen und damit auch der Verkehrsnachfrage.
- » Die Kosten werden dabei ins Verhältnis zur **Einkommensentwicklung** gesetzt. Im Gegensatz zu einer reinen Kostenbetrachtung, wird in dieser Bewertungsdimension gemessen, inwieweit es den Menschen finanziell möglich ist, ihre **Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen** und dadurch am sozialen und gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können.
- » **Leitindikatoren** sind nicht bloß die **Anschaffungskosten von Verkehrsmitteln**, sondern auch die **Betriebskosten und Kraftstoffpreise**. Im **ÖV** wird die Entwicklung der **Ticketpreise** bewertet.

Methodik



Berechnung und Indikatorauswahl

ADAC Mobilitätsindex als System zur Messung nachhaltiger Mobilität

- » Ein Index ist eine **dimensionslose Kennzahl**, die Veränderungen wirtschaftlicher, gesellschaftlicher oder ökologischer Kenngrößen über die Zeit in **normierter Form auf einer Skala** abbildet.
- » Es werden **verschiedene Einzelindikatoren zu einer Gesamtaussage** über den Stand und die Entwicklung von nachhaltiger Mobilität in Deutschland kombiniert.
- » Dies erlaubt, jährlich die positive oder negative **Entwicklung des Mobilitätssystems** vor dem Hintergrund der Nachhaltigkeit innerhalb von fünf Bewertungsdimensionen abzulesen.

Dimensionen aus Ökonomie, Ökologie und Sozialem

- » Die Methodik zur Erstellung des **Mobilitätsindex orientiert sich an OECD-Leitlinien**. Als Bewertungsdimensionen wurden Verkehrssicherheit, Klima und Umwelt, Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit sowie Bezahlbarkeit gewählt. Das aktuelle Basisjahr ist 2015, mit einem Indexwert von 100.

- » Für die **Auswahl der Indikatoren** ist entscheidend, dass diese **aussagekräftig und voneinander unabhängig** sind, um Doppelwertungen zu vermeiden. Der Fokus liegt auf den **Outcome-Indikatoren**, die Veränderungen in den Bewertungsdimensionen abbilden.

Hohe Datenqualität durch konsistente, aktuelle Primärdaten

- » Die **Validität des Index** hängt stark von der Auswahl und Gewichtung der Indikatoren sowie der Datenqualität ab.
- » Durch **quellenseitige Veränderungen** in der Erhebungs- oder Berechnungsmethodik sowie durch Revisionen alter Daten kann es zu **Abweichungen** in den Indexergebnissen des **Vorjahres** kommen. Gleiches gilt für **intern vorgenommene Anpassungen**, die der **Verbesserung** der Aussagekraft der Indexergebnisse dienen.

Anforderungen an die Datenqualität und Herkunft der Daten

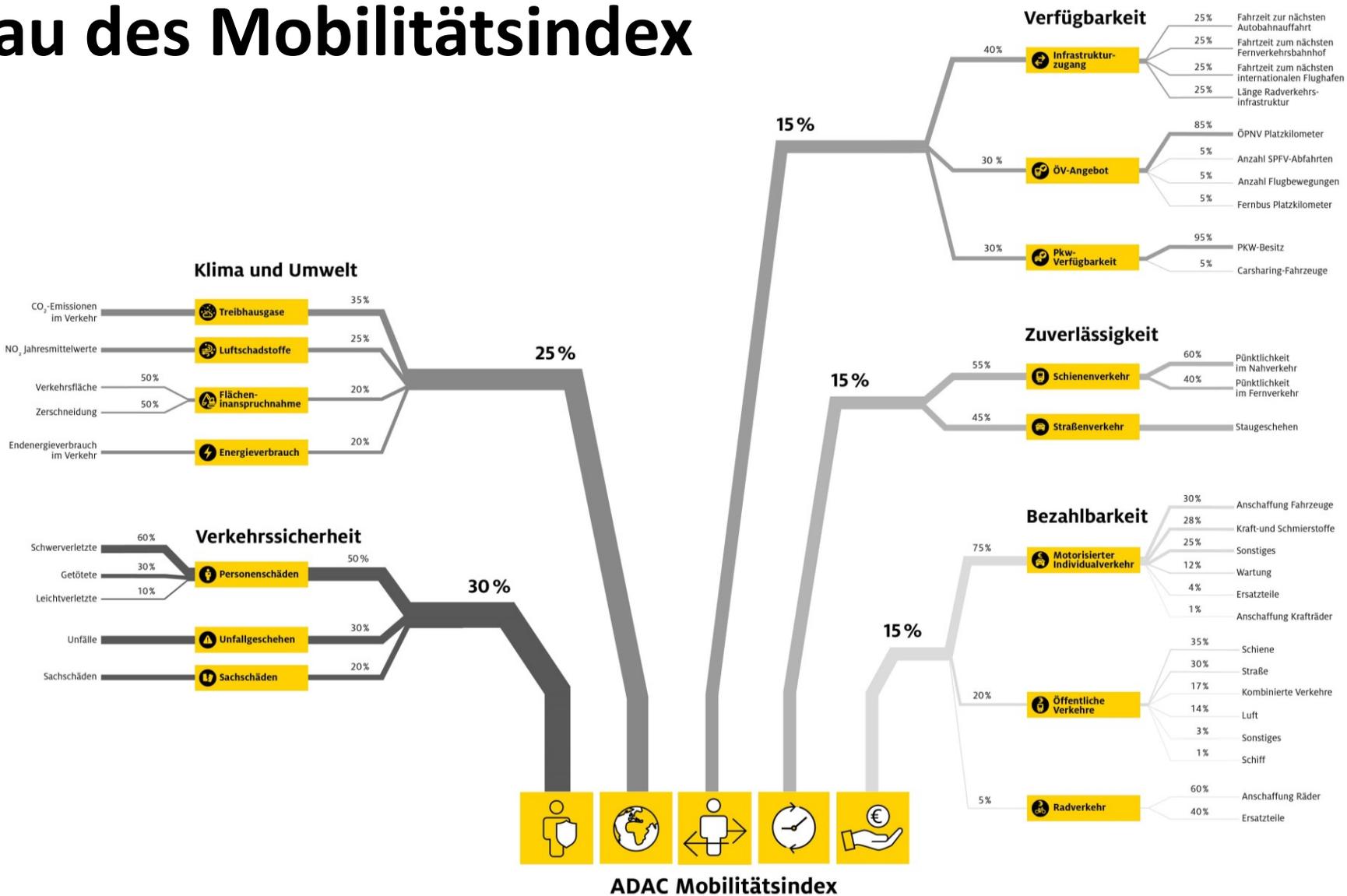
Der Aufbau im Detail

- » Die fünf Bewertungsdimensionen werden durch **15 Leitindikatoren und 37 weitere Indikatoren** beschrieben.
- » Um dem wissenschaftlichen Anspruch gerecht zu werden, folgt die **Auswahl** der Indikatoren **klaren Qualitätskriterien**:
 - **Verwendung von Primärdaten** aus etablierten und vertrauenswürdigen Quellen.
 - Im Ausnahmefall modellierte Daten oder Inter- bzw. Extrapolation für den Fall, dass die Primärdaten bei Redaktionsschluss noch nicht veröffentlicht sind.
 - Ausschließliche Verwendung von **Mess- und Erhebungsdaten** (Revealed Preference). Es werden nur solche Daten berücksichtigt, die aussagekräftig, ausreichend differenziert, langfristig nachvollziehbar und aktuell sind.
 - Fokus auf **Personenmobilität**, sodass Güterverkehrsdaten nur dort miterfasst wurden, wo saubere Datentrennung nicht möglich ist.

Herausforderungen in einzelnen Themenbereichen

- » Die hohen Ansprüche an die **Datenqualität** führen dazu, dass in bestimmten Bewertungsdimensionen **nicht alle** denkbaren und wünschenswerten **Aspekte ausreichend abgebildet** werden können. Beispiele sind die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in kleinräumlicher Perspektive oder belastbare Zahlenreihen im Fuß- und Radverkehr.

Aufbau des Mobilitätsindex



Anforderungen an die Datenqualität und Herkunft der Daten

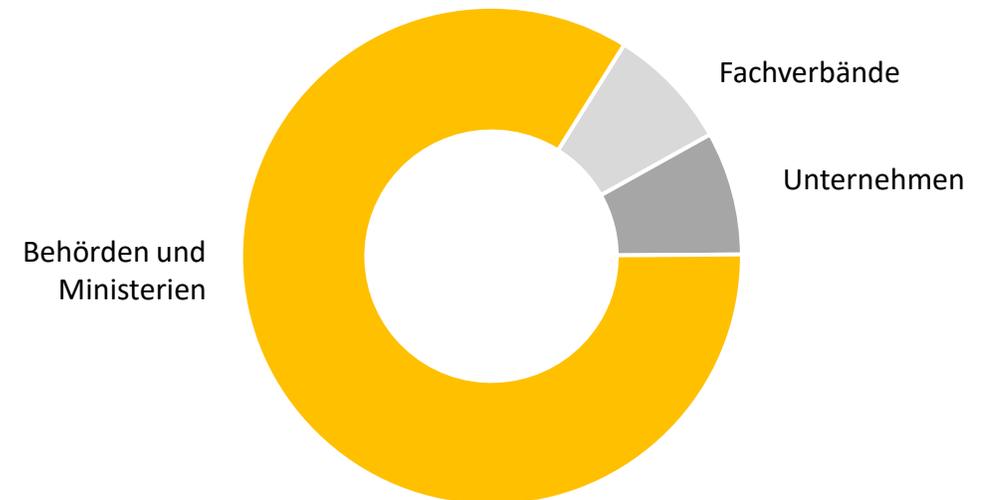
Großteil der Daten aus öffentlich zugänglichen Statistiken

- » **Behörden und Ministerien** wie das Bundesamt für Statistik (Destatis), das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), das Bundesministerium für Verkehr (BMV) oder das Kraftfahrtbundesamt (KBA) sind **für rund 85 Prozent** der verwendeten Datenquellen verantwortlich.
- » Etwa ein Drittel aller Daten stammt aus **Destatis-Statistiken**, womit diese die mit Abstand **wichtigste Bezugsquelle** darstellen. In den meisten Fällen wurden die Daten direkt verwendet, in einigen Fällen jedoch noch einmal nachträglich bearbeitet.

Etwa 15 Prozent der Daten von Fachverbänden und Unternehmen

- » Bei den Fachverbänden handelt es sich um den Bundesverband Carsharing (BCS) und die AG Energiebilanzen. Die entsprechenden, für den Mobilitätsindex verwendeten Zeitreihen werden in der Regel entweder in den jeweiligen Jahresberichten der Verbände oder in den statistischen Jahressbänden veröffentlicht.

- » Bei den verwendeten Zeitreihen von Unternehmen handelt es sich zum einen um **Daten der Deutschen Bahn (DB) AG**. Für den Mobilitätsindex wurden die Abfahrtstafeln der Fernbahnhöfe ausgewertet. Für Informationen zum Staugeschehen wird zum anderen auf **originäre Daten des ADAC** zurückgegriffen.



Datenherkunft Mobilitätsindex, Quelle: Prognos AG, eigene Darstellung

Wirkungslogik

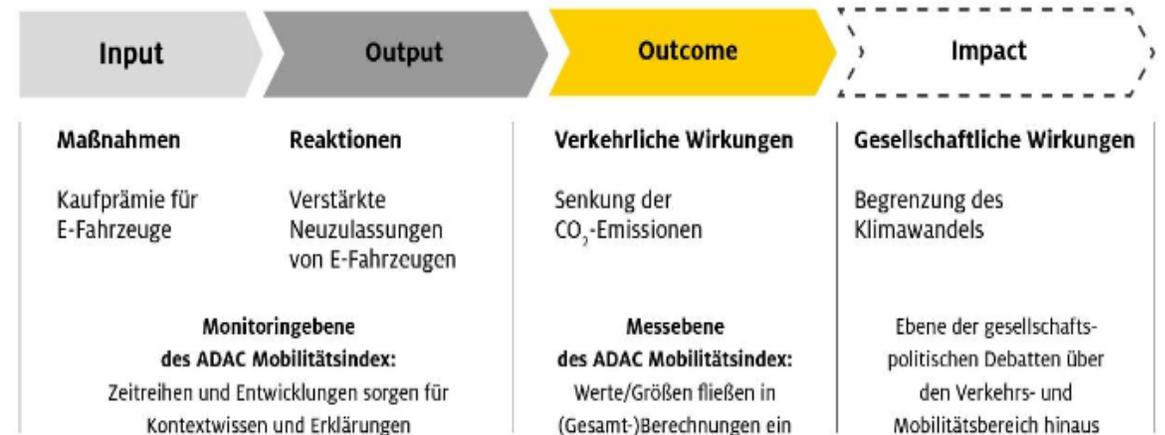
Indikatorenauswahl und Aggregation

- » Bei der Auswahl von Indikatoren besteht die Herausforderung darin, dass die **Indikatoren möglichst aussagekräftig und sachgerecht** sind. Sollen die Indikatoren miteinander in einen übergreifenden Bezug gesetzt und mithilfe mathematischer Operationen zu einer Gesamtaussage bzw. dem Gesamtindex aggregiert werden, so besteht die Gefahr von Redundanzen bzw. Überschneidungen.

Theoretische Wirkungslogik als bewährtes Modell

- » Um die Wirkungen von Maßnahmen oder Reaktionen auf externe Einflüsse adäquat abbilden zu können, ist es etablierte Praxis, **messbare Indikatoren entlang einer theoretischen Wirkungslogik** einzuordnen, die sich über die Ebenen Input, Output, Outcome und Impact definiert.
- » Indikatoren auf der **Input- und Output-Ebene** zeigen die Entwicklung der **Eingangsgrößen** auf, die wiederum wichtig sind, um die Entwicklung der Index-Indikatoren analysieren und erklären zu können. Die beiden Ebenen liefern das notwendige Kontextwissen, ohne dass sie in die Indexbildung einfließen.

- » Durch diese **klare Trennung der zur Verfügung stehenden Daten** entlang der Wirkungslogik können **Korrelationen** innerhalb des für mathematische Operationen verwendeten Sets **verhindert** werden, weil für die Indexbildung nur Indikatoren der gleichen Ebene (**Outcome**) benutzt werden.



Monitoring- und Index-Indikatoren in der Wirkungslogik,
 Quellen: Prognos AG, eigene Darstellung

Gewichtung und Hierarchieebenen

Bedeutung der einzelnen Nachhaltigkeitsdimensionen

- » Die Veränderung von Mobilität und Verkehr wirkt sich unterschiedlich auf die einzelnen Nachhaltigkeitsdimensionen aus.
- » Damit im Index die **fachliche, politische oder gesellschaftliche Wertung** der einzelnen Dimensionen zusammengeführt werden kann, ist eine **Gewichtung** notwendig.

Ausgleich durch differenzierte Gewichtung

- » Das **Gewichtungsverfahren** legt fest, wie groß der **Einfluss einer Bewertungsdimension** auf das Gesamtergebnis des Index sein wird. Entsprechend gilt dies auch für die nachgeordneten Ebenen der Leitindikatoren und Indikatoren, wenngleich Zielkonflikte mit entgegengesetzter Wirkungsrichtung dort seltener auftreten.

Ermittlung einer ausgewogenen Gewichtung

- » Die **Gewichtungen** innerhalb der einzelnen Hierarchieebenen können **nicht quantitativ abgeleitet** werden, da die Bewertungsdimensionen untereinander keine statistisch nachvollziehbaren Zusammenhänge aufweisen.
- » Um eine **Gewichtung ermitteln** zu können, wurde die **Delphi-Methode** als strukturiertes und mehrstufiges **Befragungsverfahren** gewählt und ein Kreis von haupt- und ehrenamtlichen Expertinnen und Experten befragt, der sich aus den Mitgliedern des ADAC Verkehrsausschusses und dem ADAC Arbeitskreis für Verkehr und Umwelt zusammensetzte. Diese beiden Gremien bilden sowohl die Meinung der Mitglieder als auch die Fachmeinung des ADAC zum Thema Nachhaltigkeit von Mobilität ab.

Gewichtung und Hierarchieebenen



* Rundungsbedingte Differenz

Struktur des Mobilitätsindex, Quellen: Prognos AG, eigene Darstellung

Anmerkungen zu den Indexergebnissen auf Länderebene

Betrachtung auf Länderebene sinnvoll

- » Positive wie negative **Entwicklungen** innerhalb des Index **auf Bundesebene** basieren auf der durchschnittlichen Entwicklung in Deutschland und **zeigen die grundsätzlichen Linien** und den erforderlichen verkehrspolitischen Handlungsbedarf.
- » Die **Entwicklungen** in den Bewertungsdimensionen verlaufen in Deutschland **nicht überall gleich**. Für eine tiefergehende Transparenz ist daher auch eine **Analyse** der Bewertungsdimensionen **auf der Ebene der Bundesländer sinnvoll**.

Ergebnisse auf Länderebene nur bedingt miteinander vergleichbar

- » Die Länderergebnisse zeigen teils sehr unterschiedliche Entwicklungen, die zum einen auf die **unterschiedlichen Ausgangspositionen** im Jahr 2015, zum anderen auch auf **bundeslandspezifische Charakteristika** zurückzuführen sind.

- » **Stadtstaaten** wie Hamburg oder Bremen, **Flächenländer** mit einer hohen Bevölkerungsdichte wie Nordrhein-Westfalen oder geringer Dichte wie beispielsweise Mecklenburg-Vorpommern haben vor dem Hintergrund ihrer **Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen**, aber auch ihrer **historischen Entwicklungen** und der vorhandenen verkehrlichen Infrastrukturen **unterschiedliche Voraussetzungen**, die einen direkten Vergleich der Indexergebnisse erschweren.
- » Dies gilt gleichermaßen auch für das **Problem der kleinen Zahlen**: Ein einziger Verkehrsunfall mit tödlichem Ausgang hat beispielsweise in Bremen einen deutlich höheren relativen Einfluss auf den Teilindex der Verkehrssicherheit als dies beispielsweise in Nordrhein-Westfalen der Fall ist. Dies gilt es bei der Ergebnisinterpretation auf Länderebene zu beachten.

Anmerkungen zu den Indexergebnissen auf Länderebene

Relevante Aspekte bei Vergleichen der Fortschrittsentwicklung zwischen Bund und Ländern

» Die Datenlage erlaubt weitgehend die **Übertragung der Struktur** des Mobilitätsindex von der **Bundesebene auf die Ebene der Länder**, es gibt jedoch **einige Ausnahmen** bedingt durch die mangelnde Verfügbarkeit räumlich tiefer differenzierter Daten:

- **Verkehrssicherheit: Nur Straßenverkehrsdaten, Sachschäden geschätzt**
Differenziert nach Ländern stehen Unfalldaten nur für den Straßenverkehr zur Verfügung. Die Höhe der unfallbedingten Sachschadenskosten in den Bundesländern wird entsprechend ihrem Anteil an allen Straßenverkehrsunfällen geschätzt.
- **Klima und Umwelt: Beschränkung auf Verkehrsflächen**
Der Leitindikator Flächeninanspruchnahme bildet auf Länderebene nur die Entwicklung der Verkehrsflächen ab, der Zerschneidungsgrad fließt nicht in die Berechnung ein.

- **Verfügbarkeit: Verzerrung bei Fernbusdaten**
Die Zuordnung der Platzkilometer zu Bundesländern ist nicht möglich, da in der Statistik nicht erfasst wird, wo diese erbracht wurden. Im Leitindikator ÖV-Angebot können sie deshalb nur auf der Bundesebene berücksichtigt werden.
- **Zuverlässigkeit: Fokussierung auf Nahverkehrsdaten**
Beim Leitindikator Schienenverkehr wird mit der Verspätung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nur ein Leitindikator berücksichtigt, die Verspätungen im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) liegen nicht nach Bundesländern differenziert vor.
- **Bezahlbarkeit: Nur auf Bundesebene messbar**
Die Teuerungsdaten für den Verkehr sind in Kombination mit der Einkommensentwicklung nur auf Bundesebene verfügbar. Aus diesem Grund wird die Bewertungsdimension nur für die Bundesebene berechnet.

Anpassungen zur Verbesserung der Ergebnisqualität

Basisjahr und Gewichtung bleiben gleich

- » Für die Bewertungen der vorliegenden Folgeveröffentlichung konnten Daten bis zum Jahr 2023 berücksichtigt werden. Um die Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu gewährleisten, wurde das Basisjahr 2015 beibehalten. Ebenfalls unverändert blieben die Gewichtungen innerhalb des Indikatorensystems.

Berechnungsverfahren für den Luftverkehr

- » **Verfügbarkeit:** Das Flugangebot der **Verkehrsflughäfen** wurde **bis 2021 ausschließlich dem Bundesland** zugeordnet, in dem der jeweilige Flughafen geographisch angesiedelt ist.
- » **Klima und Umwelt:** Analog dazu wurden die **Treibhausgasemissionen** und der **Energieverbrauch** des Flugverkehrs den einzelnen Bundesländern zugeordnet.
- » Insbesondere die **Einzugsgebiete der internationalen Flughäfen** beschränken sich nicht auf einzelne Bundesländer.

- » Um **Verzerrungen zu vermeiden**, wurden bereits in der letzten Veröffentlichung das Flugangebot, sowie Energieverbrauch und Emissionen eines Flughafens über radiale Einzugsgebiete auf die umliegenden Bundesländer verteilt.

Sonderfall Flughafen Tegel und BER

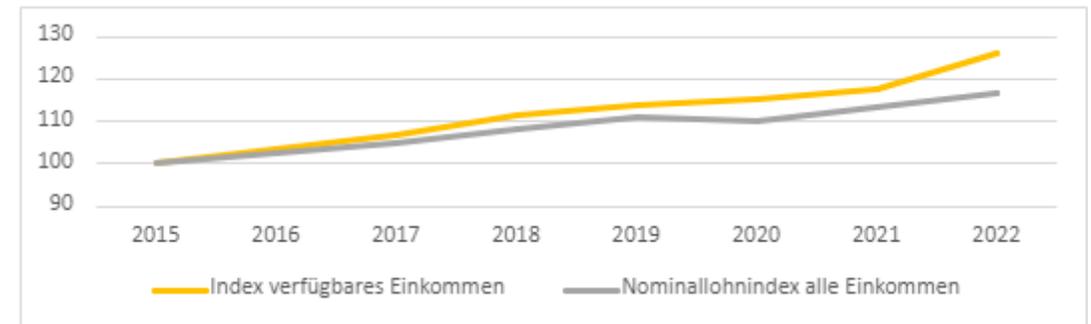
- » 2021 entstand durch die **Schließung des Flughafen Tegel** ein statistisches Artefakt. Durch die **gleichzeitige Eröffnung des Flughafens BER** auf dem Landesgebiets Brandenburgs verlagerten sich das Flugangebot, aber auch der Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs von Berlin nach Brandenburg.
- » In der Realität sind die Auswirkungen auf die Verfügbarkeit allerdings gering, da der neue Flughafen aus Berlin genauso gut zu erreichen ist, wie der alte Flughafen Tegel.

Anpassungen zur Verbesserung der Ergebnisqualität

Ermittlung der Bezahlbarkeit auf Basis des verfügbaren Einkommens

- » In den ersten Veröffentlichungen des Mobilitätsindex wurde die Preisentwicklung bei der Berechnung auf den **Nominallohnindex** bezogen. Dieser misst die durchschnittliche Bruttovergütung (ohne Abzüge wie Steuern und Sozialabgaben) der Arbeitnehmer im Vergleich zu einem Basisjahr.
- » Dabei **berücksichtigt** der Nominallohnindex **keine Preisveränderungen oder die Inflation**. Er gibt ausschließlich Aufschluss darüber, wie sich die Löhne verändern.
- » Das **verfügbare Einkommen** umfasst alle Einkünfte aus Gehältern, Renten und Kapitalerträgen die den Haushalten nach Abzug von Steuern und Sozialabgaben sowie nach dem Erhalt von Transferzahlungen (wie Kindergeld oder Sozialhilfe) tatsächlich zur Verfügung stehen.
- » Es gibt damit **Auskunft** darüber, **wie viel Geld die Haushalte tatsächlich** für Konsum und Sparen **zur Verfügung** haben und reflektiert die **finanzielle Realität und Kaufkraft der Haushalte** deutlich präziser. Insbesondere in den letzten Jahren kam es zwar zu starken Lohnsteigerungen, aber bedingt durch die allgemeine Inflation zu keiner großen Kaufkraftherhöhung.

- » Über Nutzung des verfügbaren Einkommens zur Berechnung der Bewertungsdimension Bezahlbarkeit wird die **Aussagekraft der Bewertungsdimension** im Hinblick auf die finanzielle Realität der Haushalte **verbessert**.
- » Diese Berechnung wurde bereits in der letzten Veröffentlichung umgesetzt und nun beibehalten



Entwicklung verfügbares Einkommen und Nominallohnindex seit 2015,
Quelle: Destatis, eigene Berechnung

Bezugsjahr und vorgenommene Anpassungen

Quellenseitige Methodikänderung bei den Staudaten

- » In der Bewertungsdimension **Zuverlässigkeit** gab es bei den Staudaten eine Anpassung. Aufgrund einer neuen Methodik in der ADAC-Datenanalyse ist ein direkter, langfristiger Vergleich der **Stauzahlen 2022 und 2023 mit den Vorjahreszahlen nicht möglich**. Die neue Methodik führte zu einem Rückgang der Stauanzahl und Staulängen. Lediglich die Staudauer ist mit denen der Vorjahre vergleichbar. Innerhalb des Mobilitätsindex wird die Staulänge in Bezug zur Länge der Autobahnen gesetzt.

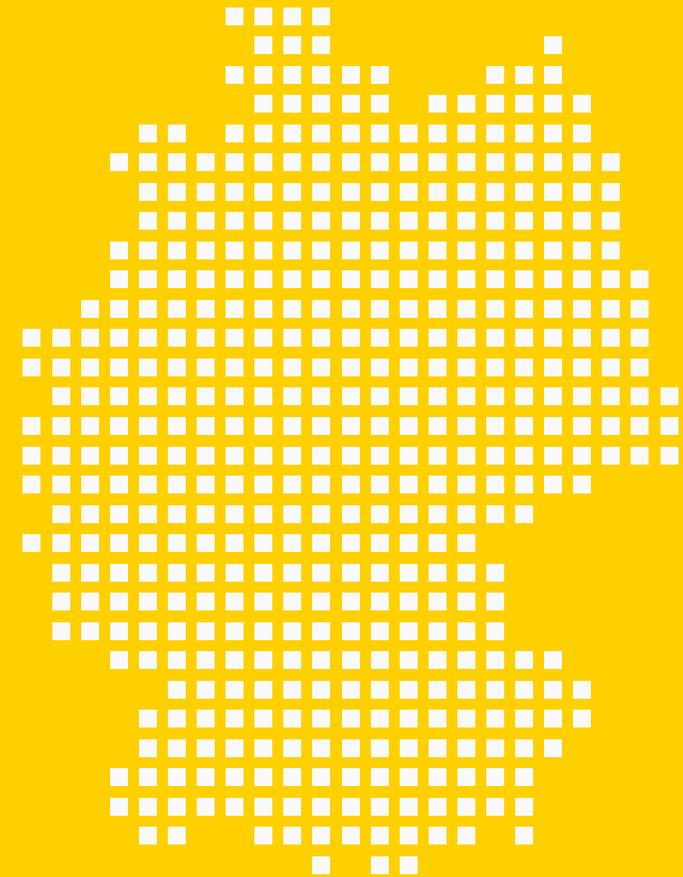
Datenberechnung auf Basis des Zensus 2022

- » Die Bevölkerungszahlen, welche zur Berechnung einiger Indikatoren dienen, stammen aus der Fortschreibung des Bevölkerungsstandes des Statistischen Bundesamtes. Diese basieren auf dem Zensus 2022.
- » In der Veröffentlichung des Vorjahres konnten die neuen Zensusdaten noch nicht berücksichtigt werden.
- » Da es im Zensus 2022 eine Korrektur der Bevölkerungszahl gab, kommt es innerhalb des Mobilitätsindex vor allem bei bevölkerungsbezogenen Betrachtungen zu Anpassungen in den Vorjahren. Diese wurden von Destatis übernommen.
- » Dies ist vor allem bei der Verfügbarkeit der Fall.

ADAC

Mobilitätsindex 2025

Entwicklung nachhaltiger Mobilität
In Deutschland



2. Ergebnisse auf Bundesebene

Inhalt

1. Motivation und Methodik

Motivation	4
Methodik	9

2. Ergebnisse auf Bundesebene

Verkehrssicherheit	24
Klima und Umwelt	31
Verfügbarkeit	38
Zuverlässigkeit	45
Bezahlbarkeit	52
Gesamtindex	59

3. Ergebnisse auf Länderebene

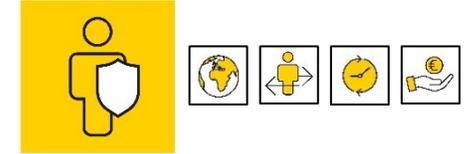
Einführung	67
Strukturindikatoren	68
Baden-Württemberg	69
Bayern	76
Berlin	83
Brandenburg	90
Bremen	97
Hamburg	104
Hessen	111
Mecklenburg-Vorpommern	118
Niedersachsen	125
Nordrhein-Westfalen	132
Rheinland-Pfalz	139
Saarland	146
Sachsen	153
Sachsen-Anhalt	160
Schleswig-Holstein	167
Thüringen	174

4. Bundesländerranking

Schwere Personenschäden	183
CO ₂ -Emissionen	185
Elektro-Pkw	187
Ladeinfrastruktur	189
Ladeleistung	192

Verkehrssicherheit





Leitindikatoren und Datengrundlagen



Personenschäden

- » Im Leitindikator Personenschäden werden die bei Verkehrsunfällen **Verunglückten** für die **Verkehrsträger Straße** und **Luft** erfasst. Für den Schienenverkehr lagen bei Redaktionsschluss in diesem Jahr keine neuen Daten vor.
- » Als Quelle dienen die Unfallstatistiken des Statistischen Bundesamts (Destatis), des Luftfahrtbundesamts (LBA) sowie der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen (BFU).
- » Zusätzlich fließen aus einer weiteren Destatis-Veröffentlichung auch **Straßenbahnunfälle** in den Index ein, die sich sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch auf eigenen Gleiskörpern ereignen können.
- » Während die Statistiken für den Straßenverkehr auch für Länder und Kreise vorliegen, liegen die Statistiken für die anderen Verkehrsträger öffentlich zugänglich nur für die Bundesebene vor.



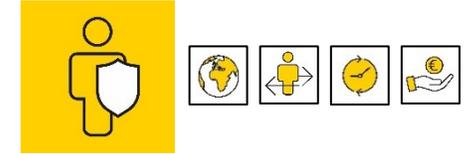
Unfallgeschehen

- » Im Leitindikator Unfallgeschehen wird die **Anzahl der Unfälle mit Personenschäden** für die **Verkehrsträger Straße** und **Luft** erfasst. Auch hier fehlen neue Daten ab 2023 zum Schienenverkehr.
- » Als Quellen dienen dieselben Publikationen wie für die Personenschäden, sodass sich die gleichen Restriktionen in der räumlichen Disaggregation ergeben.



Sachschäden

- » Im Leitindikator Sachschäden werden die **finanziellen Schäden der Verkehrsunfälle** erfasst.
- » Unfallkostensätze liegen in einer durchgehenden Zeitreihe der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) nur für Straßenverkehrsunfälle vor. Diese Kostensätze fließen inflationsbereinigt in den Index ein.
- » Zu den Schadenshöhen der anderen Verkehrsträger sind keine Aussagen möglich.



Ergebnisse der Bewertungsdimension

Leichte Verbesserung der Verkehrssicherheit bei steigender Nachfrage

- » Trotz weiterhin wachsender Verkehrsleistung 2023 stieg die **Bewertungsdimension** Verkehrssicherheit leicht von 107 auf **108 Punkte**.

Personenschäden mit starker Verbesserung

- » Die Zahl der Personenschäden sank nach 2022 wieder und der Indikatorwert lag 2023 mit **124 Punkten** erneut fast auf dem Höchstwert während der COVID-19-Pandemie. Dies ist insbesondere auf eine gesunkene Zahl an Schwerverletzten zurückzuführen.

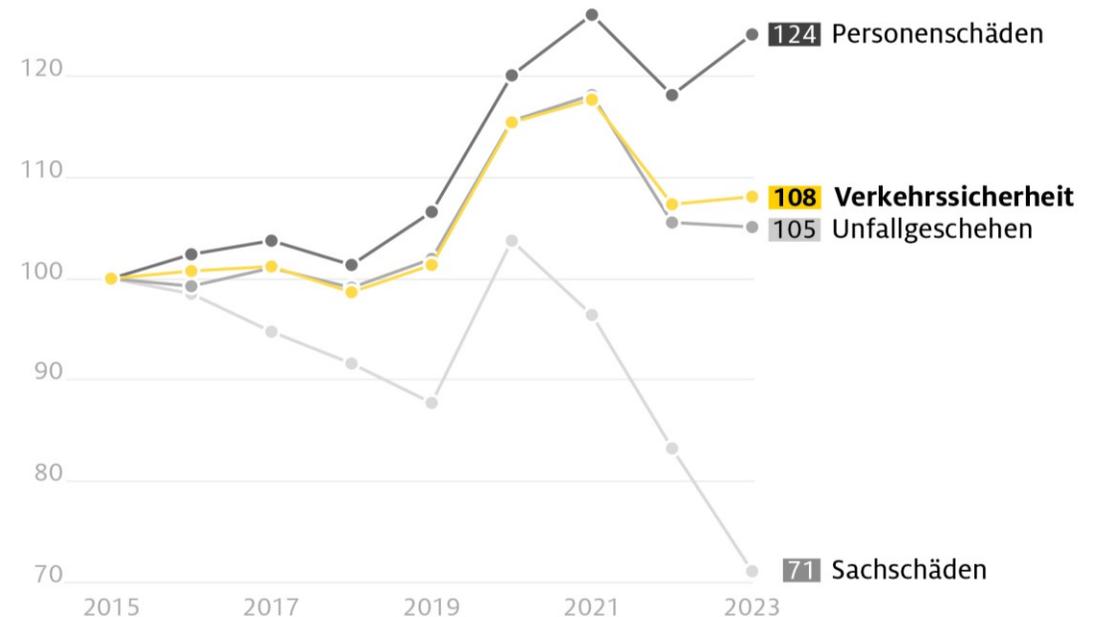
Nur etwas mehr Unfälle mit Personenschäden

- » Die Zahl der Unfälle mit Personenschäden **stieg nur leicht** zwischen 2022 und 2023, sodass der Index bei **105 Punkten** blieb.

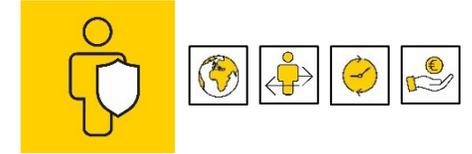
Sachschäden auf Höchststand, Indikator auf Tiefstand

- » Der Leitindikator Sachschäden fiel 2023 auf von 83 Punkten auf **71 Punkte** und somit auf einen erneuten Rekordtiefstand.

Entwicklung der Leitindikatoren seit 2015



Entwicklung der Leitindikatoren seit 2015, Datenstand 2023, 2015 = 100, Quellen: BAST, Destatis, eigene Berechnungen



Ergebnisse der Bewertungsdimension

In Summe leicht ansteigende Zahl der Unfälle mit Personenschäden

- » Etwa 290.000 Unfälle mit Personenschaden im Jahr 2023.
- » Dabei stieg vor allem die Zahl der Leichtverletzten (um 3 Prozent) und Getöteten (um 1 Prozent). 2023 gab es etwa 315.000 Leichtverletzte und 2.800 Tote.
- » Die Zahl der Schwerverletzten sank dagegen um 8 Prozent.

Wertvollere Fahrzeuge = höhere Sachschäden

- » Negativrekord bei den Sachschäden.
- » Grund: Starke **Wertentwicklung der Pkw.**
- » Durchschnittlicher Kaufpreis eines Neuwagens 2023: 44.630 Euro (2015: 28.590 Euro; 2022: 42.790 Euro).

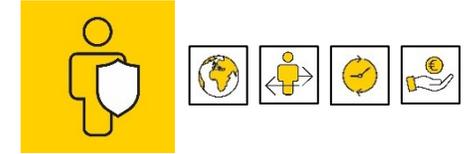
Langfristig mehr Sicherheit im Verhältnis zur Verkehrsleistung

- » Der Straßenverkehr wird im Verhältnis zur Verkehrsleistung immer sicherer. Von 2022 auf 2023 stagnierte die Entwicklung aber.
- » **Pro Mrd. Fahrzeugkilometer** im Straßenverkehr: **3,9 Getötete** (2015: 4,6; 2022: 3,9) und **510 Verletzte** (2015: 523; 2022: 508).
- » Die Anzahl der schweren Personenschäden (Schwerverletzte und Getötete) steigt langsamer an als die Verkehrsleistung.

Struktur der Bewertungsdimension Verkehrssicherheit



Struktur der Bewertungsdimension Verkehrssicherheit, Datenstand 2023, 2015 = 100, Quellen: BASt, Destatis, eigene Berechnungen



Ergebnisse der Bewertungsdimension

Detailbetrachtung

Langfristige Gesamtentwicklung der Verkehrstoten nach Verkehrsmitteln

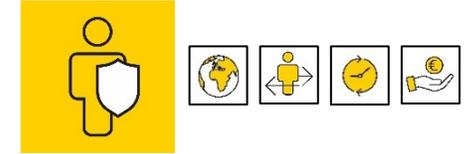
- » Zwischen 2010 und 2023 **sank** die Anzahl der **Straßenverkehrstoten** insgesamt um 22 Prozent. Mit einer Abnahme um nur 8 Prozent fiel der **Rückgang im Fußverkehr deutlich geringer** aus. Der Anteil der getöteten Radfahrenden an allen Verkehrstoten stieg in diesem Zeitraum von 10 Prozent auf 16 Prozent, bei den Verletzten von 18 Prozent auf 26 Prozent. Allerdings kam es seit 2010 zu einem deutlichen Anstieg der Verkehrsleistung des Radverkehrs um mehr als 25 Prozent.
- » Radfahrende (inkl. Pedelec) sind im Zeitvergleich sogar gefährdeter. 2023 **starben 17 Prozent mehr Radfahrende** als 2010.
- » **Überproportional** weniger Verkehrstote gibt es dagegen unter den **Pkw-Fahrenden** mit einem Rückgang um 35 Prozent.
- » **Motorradfahrende** lagen mit einem Rückgang von 22 Prozent bei den Verkehrstoten genau **im Durchschnitt**.

Noch deutlichere Unterschiede bei den Verletzten

- » Die Unterschiede der Entwicklungen bei den **Verletzten im Straßenverkehr** nach genutzten Verkehrsmitteln sind ebenfalls groß: Zwischen 2010 und 2023 sank die Zahl nur um etwa 1 Prozent. Unter den **Pkw-Fahrenden** kam es in dieser Zeit zu einem Rückgang von 15 Prozent und unter den **Mofa-Fahrenden** sogar um 32 Prozent. Die Zahl der Verletzten im **Radverkehr** stieg hingegen um 45 Prozent.

Einordnung im Rahmen von Vision Zero

- » **Absolute Opferzahlen sind der zentrale Maßstab** – unabhängig von Verkehrsleistungsgewinnen.
- » Die Erfolge im Pkw-Bereich verdecken Defizite bei Rad- und Fußverkehr.
- » Für die Verkehrssicherheitsarbeit ergibt sich die **Notwendigkeit gezielter Maßnahmen** zur Reduktion der absoluten Opferzahlen im Radverkehr.



Ausblick auf die weitere Entwicklung

Vision Zero und Verkehrssicherheitsprogramm 2030

- » Die **Vision Zero** ist seit 2021 in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) verankert. Ihr Ziel: **Keine Verkehrstoten oder lebensverändernden Verletzungen** durch Straßenverkehrsunfälle.
- » Das **Verkehrssicherheitsprogramm 2030** der Bundesregierung strebt an, die **Zahl der Getöteten** in dieser Dekade **um 40 Prozent zu reduzieren**.
- » **Momentan stagniert die Anzahl der Getöteten im Straßenverkehr** auf zu hohem Niveau, so dass das Ziel ohne weitere Maßnahmen nicht erreichbar sein wird.

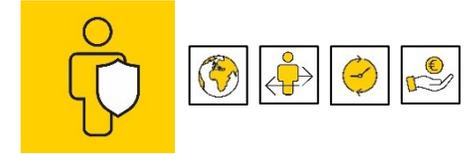
Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit

- » Mit zunehmendem **Ausbau der Fuß- und Radinfrastruktur** lässt sich die Sicherheit von ungeschützten Verkehrsteilnehmenden verbessern.
- » Auch regulatorische Instrumente wie **vermehrte Kontrollen, Geschwindigkeitsbegrenzungen** oder eine **weitere Verbesserung der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit** können zukünftig einen Beitrag leisten.

Sonstige Einflüsse

- » Auch die zunehmende Nutzung von **Homeoffice Angeboten** oder die **Einführung des Deutschlandtickets** könnten einen Einfluss auf die **Verkehrssicherheit** haben. Beide Angebote können zur **Vermeidung, Verlagerung oder Entzerrung** vor allem im Berufsverkehr und damit zur Reduzierung von Personenschäden beitragen.
- » Bei der Entwicklung der **Sachschäden** ist zunächst **keine Trendwende** zu erwarten. Mit knapp 30,5 Mrd. € Schäden wurde 2023 ein neuer Rekordwert erreicht. Denn **Fahrerassistenzsysteme und Komfortfunktionen** erhöhen neben der allgemeinen Inflation die Fahrzeugkosten. Die **zu ersetzenden Module** werden darüber hinaus **zunehmend größer**, bis hin zur kompletten Batterie bei E-Fahrzeugen.

Handlungsempfehlung



Bekanntnis zur Verkehrssicherheit

- » Die **Vision Zero** ist Teil des ADAC **Leitbildes zur Verkehrssicherheit** und als Ideal zu verstehen, bildet aber nicht den alleinigen Maßstab.
- » Der Verkehr muss außerorts und innerorts sowie für alle Altersgruppen und alle Arten der Verkehrsbeteiligung erheblich sicherer werden.
- » Der ADAC setzt sich dafür ein, dass **Respekt** und **Rücksicht**, **Kompetenz** und **vorausschauendes Handeln** der Menschen unterwegs zunehmen.

Auf dem Weg zum Verkehrssicherheitsziel 2030

- » **Infrastrukturgestaltung und -ausstattung** trägt wesentlich zur Verkehrssicherheit bei. Fuß- und Radverkehrsstrategien in den Kommunen sind die Basis für **durchgängige Netze des nicht-motorisierten Verkehrs** inner- und außerorts.
- » Sichere Infrastruktur muss um **mehr Fehlertoleranz** und **mehr Achtung** ergänzt werden. Dann lässt sich die Verkehrssicherheit für alle verbessern. Gerade zu Fuß Gehende, Radfahrende und Motorradfahrende als besonders **vulnerable Verkehrsteilnehmende** sind darauf angewiesen, dass alle **Rücksicht** nehmen.

- » Fortschritt in der Verkehrssicherheit erfordert außerdem, dass alle Verkehrsteilnehmende ihrer **Eigenverantwortung** gerecht werden. Jeder und jede sollte sich **Risiken** bewusst machen und sich auch selbst schützen, so gut dies nach dem Stand der Technik möglich ist.
- » Gerade nach der **Legalisierung von Cannabiskonsum** sind die Verbraucherinnen und Verbraucher über die Wirkung und Risiken von Drogen im Straßenverkehr aufzuklären.
- » In der Fahranfängerausbildung ist der Zugang zum **Begleiteten Fahren mit 17** (BF17) zu verbessern und ein Rahmen für **BF16** zu öffnen.
- » Die Initiative der Bundesregierung, **Kosten des Führerscheinerwerbs** zu dämpfen, sollte zügig konkretisiert und umgesetzt werden. Dies trägt auch der Bedeutung des Pkw für die Verfügbarkeit von Mobilität Rechnung. **Digitale Elemente sind in der Fahrausbildung** verstärkt zu nutzen.

Klima und Umwelt





Leitindikatoren und Datengrundlagen



Treibhausgase

- » Der Leitindikator Treibhausgasemissionen beinhaltet die **äquivalenten CO₂-Emissionen des Verkehrs exklusive die des internationalen Luft- und Seeverkehrs**. Mehr als 97 Prozent der CO₂-Emissionen des Verkehrs entfallen auf den Straßenverkehr.
- » Die zugrunde liegenden Daten stammen auf Bundesebene vom Umweltbundesamt (UBA).
- » Auf Landesebene sowie separat für die einzelnen Verkehrsträger stammen die Daten vom Länderarbeitskreis Energiebilanzen der Statistischen Landesämter und werden jährlich erhoben. Für mehrere Bundesländer muss der Treibhausgasausstoß modelliert werden, da für 2023 noch keine Daten vorhanden waren.



Luftschadstoffe

- » Der Leitindikator Luftschadstoffe berücksichtigt die an **Verkehrsmessstationen erfassten NO₂-Immissionen als Jahresdurchschnittswerte**.
- » Die Daten dafür stammen vom UBA und werden jährlich erhoben.



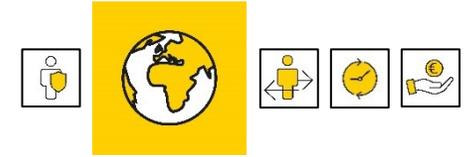
Flächeninanspruchnahme

- » Der Leitindikator Flächeninanspruchnahme erfasst die **Flächenzerschneidung** und die **Entwicklung der Verkehrsfläche**.
- » Die Daten zur Flächenzerschneidung stammen vom UBA und werden alle fünf Jahre auf Bundesebene ermittelt.
- » Die Daten zur Verkehrsflächenentwicklung stammen von Destatis und werden jährlich auf der Ebene der Bundesländer veröffentlicht.



Energieverbrauch

- » Der Leitindikator Energieverbrauch veranschaulicht den **Endenergieverbrauch** (differenziert nach Kraftstoffarten bzw. Strom) des **Verkehrssektors**.
- » Die zugehörigen Daten stammen auf Länderebene vom Länderarbeitskreis Energiebilanzen der Statistischen Landesämter und auf Bundesebene von der AG Energiebilanzen. Die Daten werden jährlich erhoben. Auch hier muss der Energieverbrauch wegen fehlender Daten für mehrere Bundesländer modelliert werden.



Ergebnisse der Bewertungsdimension

Beste Bewertungsdimension nach längerer Stagnation

- » Nach zweijähriger Stagnation **stieg** die Bewertungsdimension **Klima und Umwelt 2023 auf 125 Punkte** an.
- » Der Indikator **Flächeninanspruchnahme** entwickelt sich seit Jahren kaum, weder positiv noch negativ.

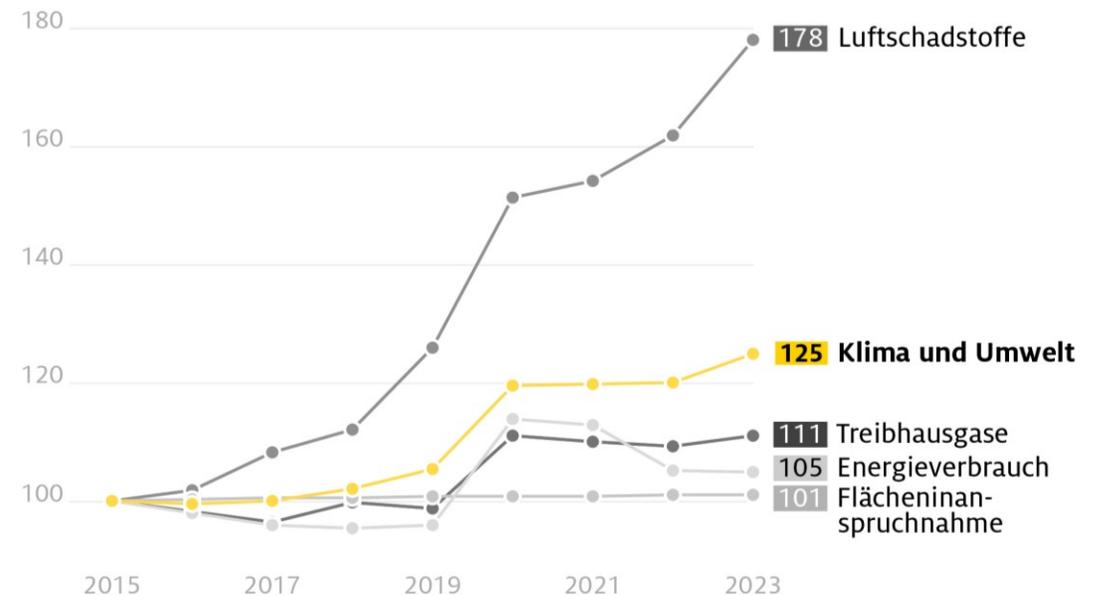
Weiterhin sinkende Stickoxidbelastung

- » Der Leitindikator **Luftschadstoffe** lag weiterhin im steilen Aufwärtstrend mit einer Verbesserung von 162 auf **178 Punkte 2023**.

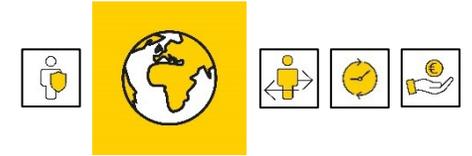
Weiterhin geringerer Treibhausgasausstoß und Energieverbrauch als vor der COVID-19-Pandemie

- » Der **Treibhausgasausstoß** ging leicht **zurück**, weshalb der **Leitindikator** von 109 auf **111 Punkte** stieg.
- » Der Leitindikator **Energieverbrauch** konnte seinen Negativtrend stoppen und **verbesserte** sich wieder um einen Punkt auf **105 Punkte**.

Entwicklung der Leitindikatoren seit 2015



Entwicklung der Leitindikatoren seit 2015, Datenstand 2023, 2015 = 100, Quellen: AG Energiebilanzen, Destatis, UBA, eigene Berechnungen



Ergebnisse der Bewertungsdimension

Sinkende Verkehrsleistung im Güterverkehr führte zu Verbesserungen

- » Der **Endenergieverbrauch** des Gesamtverkehrs **sank** gegenüber 2022 von 2.519 PJ auf 2.498 PJ und damit um knapp **1 Prozent**.
- » Diese Entwicklung ist primär auf den Straßenverkehr zurückzuführen, der einen Rückgang des Energieverbrauchs um etwa 1,6 Prozent verzeichnete.
- » Vergleichbar dazu sanken die **CO₂-Emissionen** des Verkehrs ebenfalls um knapp 1,6 Prozent.
- » Die **Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr sank** 2023 um ca. 6 Prozent, was die oben genannten Verbesserungen erklärt. Die Verkehrsleistung im Personenverkehr stieg weiter an.

Seit Jahren sinkende Luftschadstoffbelastung

- » Moderne Motoren in der Fahrzeugflotte sorgten für eine **Reduktion der NOx-Belastung** von etwa 43 Prozent seit 2015.
- » Dass sich der Indexwert Klima und Umwelt langfristig verbessert, ist vor allem dem Rückgang der Luftschadstoffe zuzuschreiben.

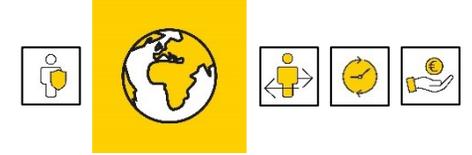
Geringfügige Zunahme der Verkehrsfläche im Verhältnis zum Bestand

- » Bei der Flächeninanspruchnahme bewegt sich der Index weiterhin um den Ausgangspunkt von 100 Punkten.

Struktur der Bewertungsdimension Klima und Umwelt



Struktur der Bewertungsdimension Klima und Umwelt, Datenstand 2023, 2015 = 100, Quellen: AG Energiebilanzen, Destatis, UBA, eigene Berechnungen



Ergebnisse der Bewertungsdimension

Detailbetrachtung

Weiterhin deutliche Verbesserungen im Bereich der Luftschadstoffe

- » **Kontinuierlich sinkende Luftschadstoff-Emissionen** kompensieren langfristig die Stagnation anderer Leitindikatoren.
- » 2023 erfüllten 46 Prozent der Pkw die EURO-6-Norm, 2015 waren es nur 2 Prozent.

Verbesserung im Bereich Treibhausgasemissionen und Energieverbrauch

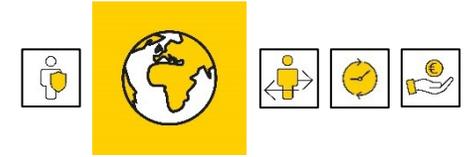
- » Sowohl die **Treibhausgasemissionen im Verkehr** als auch der **Energieverbrauch sanken** im Vergleich zum Vorjahr relativ deutlich. Hierzu trug vor allem der Straßenverkehr bei.
- » Im **Straßengüterverkehr** kam es aufgrund der Rezession zu einem **geringeren Transportaufkommen**.
- » Da dessen Emissionen nicht gesondert von denen des Straßenpersonenverkehrs erfasst werden, kam es trotz der steigenden Verkehrsnachfrage im Personenverkehr zu der leicht positiven Entwicklung der Leitindikatoren Treibhausgasemissionen und Energieverbrauch. Mit einem Wiedererstarken des Wirtschaftsverkehrs dürften auch die Emissionen wieder zunehmen.

Einfluss der Kraftstoffpreise und der Elektrifizierung

- » Die hohen Kraftstoffpreise wirkten sich nicht spürbar auf die Verkehrsleistung, den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen im motorisierten Individualverkehr aus.
- » Der Einfluss der **Elektrifizierung** des Straßenverkehrs war 2023 noch als gering einzuschätzen.

Ziele des Bundes-Klimaschutzgesetz

- » Bis **2030** sollen die jährlichen Treibhausgasemissionen von 134 Mio. Tonnen CO₂e im Jahr 2023 auf **85 Mio. Tonnen** gesenkt werden.
- » Nach der COVID-19-Pandemie konnte der dafür notwendige **Zielpfad nicht mehr eingehalten** werden.



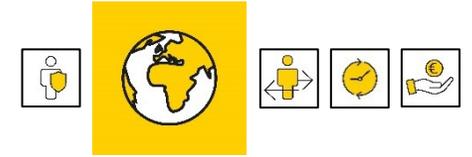
Ausblick auf die weiteren Entwicklungen

Entwicklung des innerdeutschen Flugverkehrs stockt

- » Das Angebot im Flugverkehr hat 2023 nur moderat zugenommen, was im Besonderen auf die **weiterhin geringe Anzahl an innerdeutschen Fluggästen** zurückzuführen ist.
- » Die **Verlagerung von Fluggästen auf die Bahn** hat sich im Verlauf der COVID-19-Pandemie gerade im innerdeutschen Verkehr beschleunigt (Verbindung einzelner Metropolen). Diese Entwicklung könnte mit einem **wachsenden Klimabewusstsein** der Bevölkerung, mit einem **Rückgang von Dienstreisen** durch Videokonferenzen, aber auch mit den **deutlich gestiegenen Ticketpreisen** zusammenhängen.
- » Die **Verlagerung** auf die Schiene **wirkt sich positiv auf die CO₂-Emissionen aus**, da die Bahn pro Personenkilometer deutlich geringere Emissionen verursacht als der Flugverkehr.
- » Es ist deshalb zu erwarten, dass zumindest der innerdeutsche Flugverkehr unter dem Niveau von 2019 bleiben wird.

Antriebswende im Straßenverkehr

- » Die Antriebswende ist eine **zentrale Säule zur Erreichung der Klimaziele** im Verkehrssektor.
- » Während der COVID-19-Pandemie waren bis zu 20 Prozent der monatlichen Neuzulassungen Elektroautos.
- » Mit dem **Stopp der Kaufförderungen** Ende 2023 reduzierte sich der Anteil an den Neuzulassungen 2024 auf 14 Prozent, stieg im ersten Halbjahr 2025 aber wieder auf 18 Prozent.
- » Dies ist auf ein größeres Angebot in den Einstiegsmodellen zurückzuführen.
- » Mit fortschreitender Raumabdeckung wächst die **Anzahl öffentlicher Ladepunkte** wächst im Verhältnis **langsamer** als die Zunahme bei den neu zugelassenen Elektroautos. Allerdings nimmt die **Ladeleistung schneller** zu. Weiterer **Ladeinfrastrukturausbau** ist insbesondere in dicht besiedelten städtischen Räumen **unerlässlich**.



Handlungsempfehlung

Bekanntnis zum Klimaschutz

- » Der ADAC unterstützt die nationalen und europäischen **Klimaschutzziele**.
- » Trotz Anpassungen im Klimaschutzgesetz bleiben die mittelfristigen Anforderungen an die **Emissionsminderung im Verkehr** und die EU-Vorgaben aus der Lastenteilungsverordnung für Verkehr, Landwirtschaft und Gebäude hoch.
- » Die Stabilisierung der THG-Emissionen bei steigender Verkehrsleistung ist nicht ausreichend, um den **Minderungspfad des Klimaschutzgesetzes** bis 2030 einzuhalten.

Zusätzliche Impulse erforderlich

- » Die Industrie ist gefordert, mit technischen Lösungen **geringere Feinstaubemissionen** (auch aus Brems- und Reifenabrieb) zu erreichen.
- » Deutschland sollte sich für die gesellschaftliche Akzeptanz und die politische Stabilität des **europäischen CO₂-Emissionshandel** (ETS II) einsetzen.
- » Die **Antriebswende** und die Energiewende sind die stärksten Hebel für den Klimaschutz im Verkehr. **Elektromobilität** wird in der Zukunft der dominierende, aber voraussichtlich nicht alleinige Antrieb beim Pkw

sein. Mittelfristig sollte sich der Ansatz der **Lebenszyklusbetrachtung bei Energien** und eine stärkere Technologieoffenheit im Regulierungsrahmen widerspiegeln. Die Vorgaben orientieren sich bisher ausschließlich an den Emissionen am Fahrzeug selbst, ohne die Kraftstoff- und Stromerzeugung zu berücksichtigen.

- » Die Koalition sollte die **Erneuerbare-Energien-Richtlinie** (RED III) mit einem ambitionierten Pfad der **THG-Quote** umsetzen, um durch einen höheren Anteil erneuerbarer Kraftstoffe wie E-Fuels künftig mehr Klimaschutz in der bestehenden Pkw-Flotte zu erleichtern. Auf die Nutzung **konventioneller Biokraftstoffe** kann der Straßenverkehr nicht verzichten. Weitere wichtige Elemente wären u.a. Anreize für Elektromobilität durch die Verlängerung der **Kfz-Steuerbefreiung** und die **Absenkung des Stromsteuersatzes** für alle Verbraucherinnen und Verbraucher. Eine langfristige Absicherung des Preisniveaus des **Deutschlandtickets** könnte Nutzerinnen und Nutzern mehrjährige Planungssicherheit geben.
- » Die Novelle der **Energiesteuerrichtlinie** ist auf EU-Ebene endlich abzuschließen, um Kraftstoffe stärker nach ihrer Klimawirkung besteuern zu können.

Verfügbarkeit





Leitindikatoren und Datengrundlagen



Infrastrukturzugang

- » Der Leitindikator Infrastrukturzugang erfasst die **Zugänglichkeit** der **Fernverkehrsnetze Straße, Schiene und Luft**.
- » Als Datenbasis dienen die **Erreichbarkeitsauswertungen** des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), die sowohl für die Kreis- und Länderebene als auch für die Bundesebene vorliegen und alle zwei Jahre aktualisiert werden.
- » Der **Zugang zur Radverkehrsinfrastruktur** wird anhand der **Länge des Radwegenetzes** durch die Längenstatistik des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) gemessen. Bewertet wird die Fahrradinfrastruktur im klassifizierten Straßennetz, also Bundes-, Landes- und Kreisstraßen.



ÖV-Angebot

- » In den Leitindikator ÖV-Angebot fließen die **Abfahrten im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)**, die **Abflüge im Luftverkehr** sowie die **angebotenen Platzkilometer im Nahverkehr und im Fernbusverkehr** ein.

- » Für den Nahverkehr und für das Fernbusangebot liegen auf Bundesebene Daten von Destatis vor.
- » Für den Luftverkehr werden Eurostat-Daten ausgewertet, während für den SPFV eine Auswertung der Abfahrtstafeln der Fernverkehrsbahnhöfe erfolgt.
- » Auf Landesebene werden die bestellten Fahrplankilometer aus den Veröffentlichungen der Aufgabenträger und des BMV genutzt. Hier lagen bei Redaktionsschluss teils keine neuen Daten vor, sodass diese extrapoliert wurden.



Pkw-Verfügbarkeit

- » Der Leitindikator Pkw-Verfügbarkeit erfasst die **Verfügbarkeit von und den Zugang zu Pkw**.
- » Dies umfasst sowohl den Besitz von Pkw, der anhand der **Motorisierungsquote** erhoben wird, als auch die **Verfügbarkeit von Carsharing-Angeboten**. Die entsprechenden Daten stammen vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) sowie vom Bundesverband Carsharing (BCS).



Ergebnisse der Bewertungsdimension

Nur leicht besseres Verkehrsangebot

- » Die Bewertungsdimension Verfügbarkeit verbesserte sich im Jahr 2023 nur **geringfügig** und lag wie 2022 erneut bei gerundeten **103 Punkten**.

Infrastrukturzugang unverändert

- » Der Leitindikator **Infrastrukturzugang** hält sich seit 2015 **konstant** bei einem Wert von **100 Punkten**.

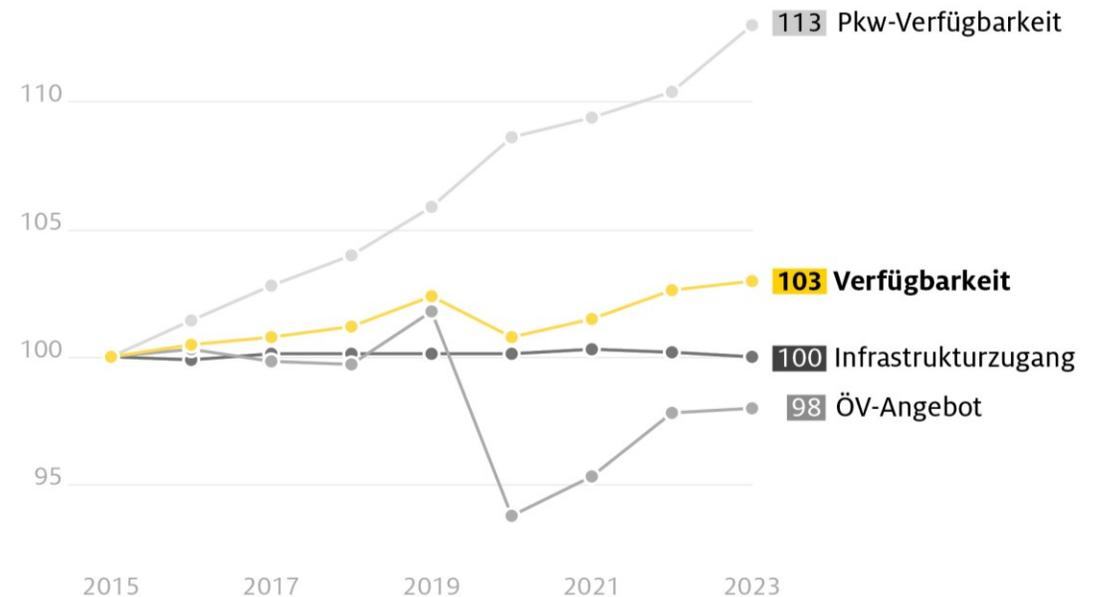
Stagnierendes ÖV-Angebot

- » Das ÖV-Angebot verbesserte sich leicht gegenüber dem Vorjahr, lag mit **98 Punkten** aber immer noch unter dem Niveau von 2019.

Pkw-Verfügbarkeit stieg weiter an

- » Die Pkw-Verfügbarkeit stieg wieder stärker an. Der Leitindikator verbesserte sich um 3 Punkte auf **113 Punkte**.
- » Die Motorisierungsquote erhöhte sich nicht entscheidend, allerdings verbesserte sich die Verfügbarkeit von **Carsharing-Fahrzeugen**.

Entwicklung der Leitindikatoren seit 2015



Entwicklung der Leitindikatoren seit 2015, Datenstand 2023, 2015 = 100,
Quellen: BBSR Inkar, BCS, BMV, Datenbank Fernverkehr, Eurostat, KBA, eigene Berechnungen



Ergebnisse der Bewertungsdimension

Infrastrukturzugang entwickelt sich konstant

- » Die Länge der Radinfrastruktur stieg an, die Fahrzeit zur nächsten Autobahnauffahrt jedoch auch. So stagnierte der Leitindikator.

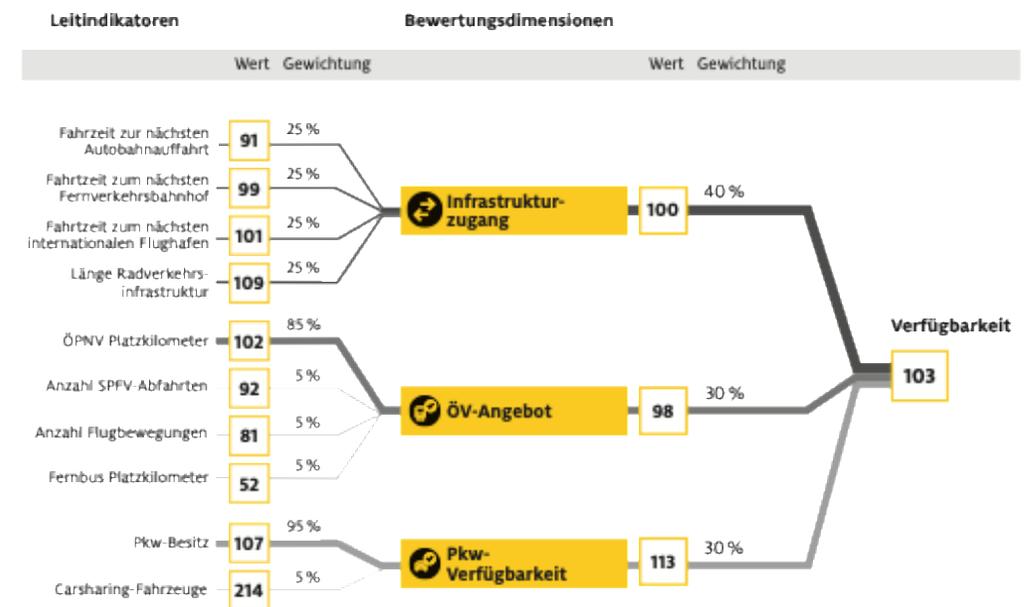
Weiterhin steigende Motorisierung

- » Der Pkw-Bestand wuchs auch 2023 und wird voraussichtlich in den kommenden Jahren auf über 50 Millionen Pkw ansteigen.
- » Carsharing gewann gerade in urbanen Gebieten stark an Einfluss. Trotz der geringen Gewichtung im übergeordneten Leitindikator erhöhte sich dadurch der Wert der Pkw-Verfügbarkeit deutlich.

ÖV-Angebot erholt sich langsam

- » Der Fernbusverkehr erholte sich besser als der Flugverkehr. Beide Indikatoren lagen 2023 aber deutlich unter ihren Werten von 2019.
- » Das Angebot des SPfV hat sich verbessert. Das Angebot des ÖPNV nahm etwas ab.

Struktur der Bewertungsdimension Verfügbarkeit



Struktur der Bewertungsdimension Verfügbarkeit, Datenstand 2022, 2015 = 100, Quellen: BBSR Inkar, BCS, BMV, Datenbank Fernverkehr, Eurostat, KBA, eigene Berechnungen



Ergebnisse der Bewertungsdimension

Detailbetrachtung

ÖV erholte sich unterschiedlich stark

- » Der **Flugverkehr** erholte sich im Jahr 2023 weiter, lag allerdings mit einem Indexwert von 81 Punkten noch unter dem Niveau von vor der COVID-19-Pandemie. Ursache hierfür war vor allem die langsame Erholung des innerdeutschen Flugverkehrs.
- » Die Anzahl der Platzkilometer im **Fernbusverkehr** nahm mit knapp 37 Prozent weiterhin zu, lag allerdings immer noch knapp 44 Prozent unter dem Wert vor der COVID-19-Pandemie.
- » Das Angebot im **SPFV** konnte sich von 2022 auf 2023 um etwa 5,9 Prozent erhöhen. Das Angebot im **ÖPNV** nahm hingegen leicht um etwa 1,2 Prozent ab. Sowohl die Anzahl der ÖPNV-Platzkilometer als auch die Anzahl der Abfahrten im SPFV lagen oberhalb des Niveaus von vor der COVID-19-Pandemie.

Ausbau der Radinfrastruktur

- » Zu einer leichten Angebotsverbesserung kam es im Radverkehr durch den Ausbau der Radinfrastruktur um 397 km von 2022 auf 2023. Es ist davon auszugehen, dass sich dies auch in den kommenden Jahren fortsetzen wird.

Weiter starkes Wachstum der Carsharing-Fahrzeuge

- » Die Carsharing-Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner nahmen von 0,329 im Jahr 2022 auf 0,401 im Jahr 2023 zu. Besonders stark wuchs das Free-Floating-Carsharing.



Ausblick auf die weitere Entwicklung

Perspektivisch weniger innerdeutscher Flugverkehr

- » Der **innerdeutsche Flugverkehr lag weiter deutlich unter dem Niveau vor der COVID-19-Pandemie**. Es ist davon auszugehen, dass sich der **Flugverkehr in Deutschland strukturell verändern wird**, weil weniger Inlandsflüge angeboten werden.
- » So bietet zum Beispiel **Eurowings** seit der Pandemie **ein Drittel der innerdeutschen Verbindungen nicht mehr an**. Nur Strecken, die mit der Bahn inkl. Hin- und Rückweg nicht in weniger als 7 bis 8 Stunden zurückzulegen sind, möchte der Konzern weiter anbieten. Nicht nur **ökologische Faktoren**, sondern auch **betriebswirtschaftliche Überlegungen** spielen hierbei eine Rolle, denn **zum 1. Mai 2024 wurde die Luftverkehrsgabe erhöht**, sodass Fliegen in, von und nach Deutschland insgesamt teurer wird.
- » 2024 war die Gebühr für An- und Abflüge an deutschen Flughäfen mehr als zwei Drittel teurer als noch im Jahr 2019.

Auswirkungen der Generalsanierung

- » Beim **SPFV** ist in absehbarer Zeit ebenfalls mit **einer Stagnation des Angebots** zu rechnen.

- » Um das Ziel einer Verdopplung der Verkehrsleistung im SPFV bis 2030 zu erreichen, müssen die **Hauptkorridore des Kernnetzes saniert** werden, was zu Kapazitätseinschränkungen führt.
- » Sowohl die Deutsche Bahn als auch Flixtrain modernisieren und vergrößern ihre Zugflotten. Dadurch entstehen zusätzliche Sitzplatzkapazitäten, ohne dass dafür neue Zugtrassen benötigt werden.
- » Einigen neuen Verbindungen ins Ausland stehen Fahrplanausdünnungen in der Fläche entgegen.

Weiterhin steigende Pkw-Verfügbarkeit

- » Die **Pkw-Motorisierungsquote wird weiter steigen**, wobei es zu einer **Verschiebung zu emissionsärmeren Antriebsarten** bei den Neuzulassungen kommen wird.
- » Grund für das Wachstum sind insbesondere die **Zunahme von Zweit- und Drittwagen** in vielen Haushalten, aber auch der Trend zu **Ein-Personen-Haushalten**.
- » Die **Carsharing-Verfügbarkeit** wird sich in den kommenden Jahren aufgrund zunehmender Beliebtheit weiter **verbessern**.

Handlungsempfehlung



Vielfältiges Verkehrsangebot und Mobilitätsoptionen als Vision

- » Der ADAC setzt sich dafür ein, dass den Verkehrsteilnehmenden ein **vielfältiges Angebot** an individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln zur Verfügung steht.
- » Das Angebot an **nachhaltigen Verkehrsarten** und **Antrieben** soll so attraktiv sein, dass diese gern genutzt werden.
- » Mehr Mobilität im urbanen Raum soll mit weniger Fahrzeugbewegungen möglich sein; **Mobilitätskonzepte** zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrsraums gewährleisten zugleich die Erreichbarkeit durch Individualverkehr.
- » Öffentliche Verkehrsinfrastruktur dient dem **Gemeinwohl**, wird nachhaltig geplant, effizient bereitgestellt und betrieben sowie über die gesamte Nutzungsdauer verlässlich finanziert.

Ausweitung, Verbesserung und Flexibilisierung des ÖV-Angebots

- » Die Verfügbarkeit von Mobilität in Deutschland ist hoch, aber nicht überall und in ähnlicher Qualität. In ADAC Umfragen wird regelmäßig deutlich, dass die Menschen sich eine **Ausweitung des öffentlichen Nahverkehrs** hinsichtlich **Taktung** und **Raumerschließung** wünschen.

Hier stehen die Aufgabenträger des ÖPNV vor der Herausforderung der **Finanzierung**. Bund und Länder müssen den Konflikt zwischen Preisstabilität des **Deutschlandtickets** und Ausweitung des ÖV-Angebots auflösen.

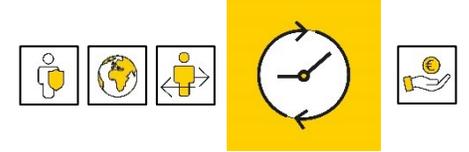
- » Mit Blick auf die Zukunft sind eine breitere Erprobung von **On-Demand-Diensten** und mehr **Modellprojekte** mit **autonomen Fahrzeugen** wünschenswert.

Mehr Platz für ökologisch nachhaltige Verkehrsarten

- » **Fuß- und Radverkehr** benötigen in den lokalen Verkehrsnetzen mehr Platz und eine **qualitative Aufwertung**. Der nicht-motorisierte Verkehr ist emissionsfrei und steigert die Lebensqualität. Er wirkt sich positiv auf die Gesundheit der Menschen aus und senkt die Kosten der Mobilität.
- » Die **Erreichbarkeit von Innenstädten** durch Kfz muss gewährleistet bleiben, vor allem für viele Ältere und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

Zuverlässigkeit





Leitindikatoren und Datengrundlagen



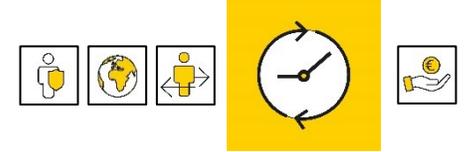
Schieneverkehr

- » Der Leitindikator Schienenverkehr erfasst die **Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs** über die **Verspätungen der Bahn**.
- » Die erforderlichen Daten stammen von der Bundesnetzagentur (BNetzA) und sind nach Nah- und Fernverkehr differenziert. Alle Daten werden jährlich erhoben.
- » Korrigierte Werte sind nur mehr ab 2019 verfügbar, weshalb der **Startpunkt des Leitindikators auf 2019** gesetzt wurde. Aus diesem Grund können für die Entwicklung in den Jahren 2015 bis 2019 keine direkten Aussagen mehr getroffen werden.



Straßenverkehr

- » Der Leitindikator Straßenverkehr erfasst die **Zuverlässigkeit des Straßenverkehrs** über das **Staugeschehen auf Autobahnen**.
- » Die dafür jährlich erhobenen Daten stammen vom ADAC.
- » Zu beachten ist, dass es 2022 zu einer Änderung der Erhebungsmethodik kam, welche sich in der Entwicklung des Leitindikators niederschlägt.



Ergebnisse der Bewertungsdimension

Zuverlässigkeit mit negativem Trend

- » Die **Bewertungsdimension Zuverlässigkeit** ist von 117 Punkten im Jahr 2022 auf **106 Punkte** im Jahr 2023 deutlich **gesunken**.

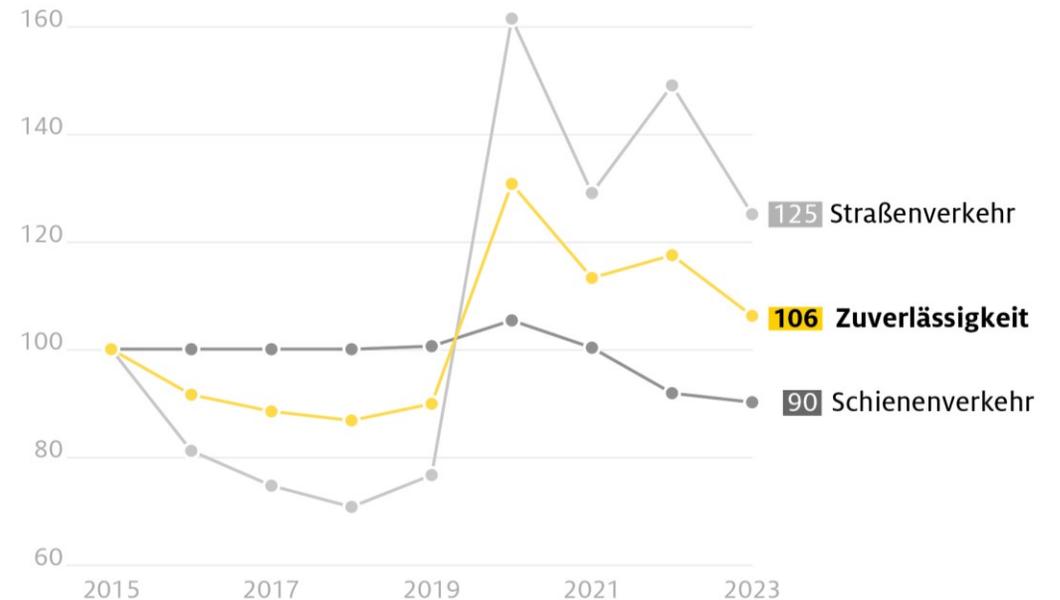
Nur kurzfristige, methodikbedingte Verbesserung des Straßenverkehrs

- » Hauptursache für die Entwicklung der Bewertungsdimension ist die deutliche Verschlechterung des Leitindikators Straßenverkehr von 149 auf **125 Punkte**.
- » Mit steigender Verkehrsleistung nach der COVID-19-Pandemie stieg auch mit neuer Erhebungsmethodik das Staugeschehen 2023 wieder an und der Leitindikator verschlechterte sich.

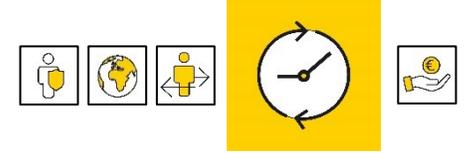
Performance des Schienenverkehrs ließ weiter nach

- » Die Zuverlässigkeit im **Schieneverkehr** sank von 92 Punkten im Jahr 2022 auf **90 Punkte** im Jahr 2023.

Entwicklung der Leitindikatoren seit 2015



Entwicklung der Leitindikatoren seit 2015, Datenstand 2023, 2015 = 100, Quellen: ADAC, BNetzA, eigene Berechnungen



Ergebnisse der Bewertungsdimension

Pünktlichkeit ging im Schienennah- und fernverkehr zurück

- » Die Pünktlichkeit im **SPNV** sank 2023 auf 85 Prozent und der Leitindikator im Vergleich zum Basisjahr 2015 damit auf 94 Punkte.
- » Nach dem starken Rückgang um 10 Prozentpunkte von 2021 auf 2022 sank die Pünktlichkeit im **SPFV** bis 2023 nur noch geringfügig auf 61 Prozent und der Wert des Leitindikators auf 85 Punkte.
- » Hintergrund war die **hohe Verkehrsnachfrage** (in Regional- und Nahverkehr auch durch das **Deutschlandticket**) bei zunehmender **Bautätigkeit und Störanfälligkeit** der Infrastruktur.

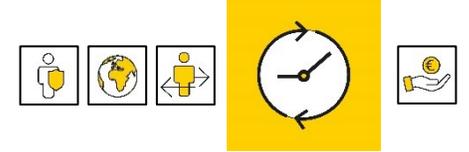
Steigende Verkehrsleistung resultierte in höherem Staugeschehen

- » Die **Staukilometer** auf Autobahnen **gingen** von 2021 auf 2022 um etwa 13 Prozent **zurück**, stiegen bis 2023 aber wieder um etwa 20 Prozent an.
- » Der Trend geht weiterhin in Richtung höherer Verkehrsleistung und mehr Stau.

Struktur der Bewertungsdimension Zuverlässigkeit



Struktur der Bewertungsdimension Zuverlässigkeit, Datenstand 2023, 2015 = 100, Quellen: ADAC, BNetzA, eigene Berechnungen



Ergebnisse der Bewertungsdimension

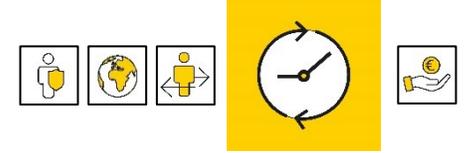
Detailbetrachtung

Wieder mehr Staus auf Autobahnen nach der COVID-19-Pandemie

- » Das **Staugeschehen** entwickelte sich in den Jahren **vor der COVID-19-Pandemie ausschließlich negativ**.
- » Mit der Einführung der Lockdownphasen und **Kontaktbeschränkungen** im Jahr 2020 kam es erstmals zu einer positiven Entwicklung des Leitindikators.
- » Bereits **2021 stieg** das **Staugeschehen** stark an, lag allerdings deutlich unter dem Niveau von 2019.
- » Im zweiten Jahr mit veränderter Erhebungsmethodik in der Staubilanz manifestierte sich wieder der negative Trend von vor der COVID-19-Pandemie. 2023 gab es mit 67 Staukilometern pro Autobahnkilometer elf mehr als im Vorjahr.

Hohe Unpünktlichkeit durch steigende Auslastung und Bautätigkeit

- » Die Pünktlichkeit der Eisenbahn stieg **während der COVID-19-Pandemie** gerade im SPFV stark an.
- » **Geringeres Fahrgastaufkommen** und **leicht reduziertes Angebot** führten zu geringerer Auslastung des Netzes.
- » Bereits 2021 sank die Pünktlichkeit getrieben durch eine gewachsene Verkehrsnachfrage bei gleichzeitig zunehmender Bautätigkeit wieder; 2023 stabilisierte sie sich auf einem geringen Niveau.
- » Gerade über **längere Strecken** verkehrende Züge im **SPFV** sind **anfällig für Störungen** im Netz, weshalb die Pünktlichkeit auch in Zukunft auf einem niedrigeren Niveau liegen wird als im SPNV.
- » Der **SPNV** war **generell** auf einem **relativ hohen Pünktlichkeitsniveau**.
- » Dieses sank mit der Einführung des **9-Euro-Ticket** im Sommer 2022 durch erheblichen Nachfragespitze im Nah- und Regionalverkehr spürbar. Auch mit dem Start des Deutschlandtickets 2023 stieg die Zahl der beförderten Personen weiter und die Pünktlichkeit konnte sich nicht verbessern.
- » Hinzu kamen eine angespannte Personalsituation und mehrere Warnstreiks am Ende des Jahres.



Ausblick auf die weitere Entwicklung

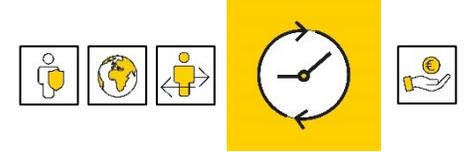
Zuverlässigkeit auf der Straße

- » Das **Staugeschehen** auf den deutschen Autobahnen wird sich in den nächsten Jahren dem Niveau von 2019 annähern und mit der wirtschaftlichen Erholung **weiter verstärken**. Die rein methodisch bedingte positive Entwicklung zwischen 2021 und 2022 wird langfristig eine Ausnahme bleiben.
- » **Homeoffice** könnte zumindest **Stauspitzen** im Pendelverkehr nachhaltig **abflachen**. Gleichzeitig wird es in einigen Unternehmen wieder in Frage gestellt.
- » Gleichzeitig wird es zu **mehr Bautätigkeit und Sanierungen**, insbesondere von Straßen und Brücken und damit zu Störungen im Verkehrsfluss kommen.
- » Im Jahr 2023 gab es bis zu 1.500 Baustellen gleichzeitig, 2024 waren es zwar nur bis zu 1.300, allerdings muss in Zukunft zunächst noch mit einer weiteren Erhöhung der Baustellenanzahl gerechnet werden.
- » Der Einbruch der **Carola-Brücke** in Dresden am 11. September 2024 hat zudem die öffentliche **Aufmerksamkeit** auf den **schlechten Zustand der Verkehrsinfrastruktur** in den Kommunen gelenkt.

Zuverlässigkeit auf der Schiene

- » Im Rahmen der „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ soll die **Pünktlichkeit** des **SPFV** der Deutschen Bahn bis 2029 bei **70 Prozent** liegen.
- » Im **SPNV** soll sie dauerhaft bei mindestens **90 Prozent** liegen.
- » Damit korrigierte das Verkehrsministerium die Pünktlichkeitsziele im Gegensatz zur bisherigen Strategie der „starken Schiene“ nach unten.
- » Das **Schienennetz** muss dafür erst **saniert** und **ausgebaut** werden. Deshalb ist auch hier in den kommenden Jahren mit zahlreichen Baustellen und damit Kapazitätseinschränkungen zu rechnen.
- » Mit der sogenannten **Generalsanierung** werden **Baumaßnahmen gebündelt** und hochbelastete, marode Streckenabschnitte in einem Stück überarbeitet, was die Einschränkungen auf einen kurzen, intensiven Zeitraum beschränkt. Dies wird bis 2036 dauern.
- » Diese Maßnahmen gehen allerdings mit **Streckensperrungen** und **Umleitungen** einher, welche die Pünktlichkeit im Schienenverkehr deutlich negativ beeinflussen werden.
- » Die Sanierung der Riedbahn hat die Pünktlichkeit auf der Strecke um 20-Prozentpunkte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verbessert.

Handlungsempfehlung

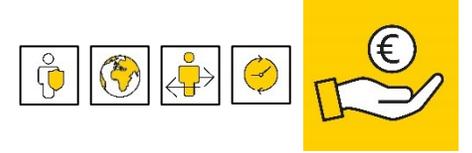


Fokus auf die Sanierung der Verkehrswege

- » Von allen Bewertungsdimensionen weist die **Zuverlässigkeit von Mobilität** die schlechteste Datengrundlage auf. Eine **bessere Datenbasis** und mehr Einheitlichkeit und Transparenz beim öffentlichen Verkehr wären wichtige **Steuerungsgrundlagen für verkehrspolitische Akteure** bei Bund, Ländern und Kommunen.
- » Sanierung und Erneuerung **maroder Brücken- und Tunnelbauwerke** von Straße und Schiene müssen hohe Priorität haben. Die Voraussetzungen für eine **schnellere Sanierung und Modernisierung** hinsichtlich **Finanzierung, personellen Kapazitäten** und **Planungsrecht** sind zu verbessern.
- » Mit dem **Sondervermögen Infrastruktur** haben Bund und Länder ein starkes Zeichen für eine verlässlichere Finanzierung von Investitionen über einen Zeitraum von zwölf Jahren gegeben. Aufgrund des hohen **Erhaltungstaus** auf allen Netzebenen sollte Verkehrsinfrastruktur dabei eine **hohe Priorität** haben. Bund und Länder müssen sich am gesetzlich verankerten Anspruch der **Zusätzlichkeit** dieser Mittel zum bisherigen Investitionsniveau messen lassen.
- » Durch den hohen **Sanierungsbedarf** bei allen Verkehrswegen bleibt eine strikte Prioritätensetzung bei Aus- und Neubauprojekten zwingend erforderlich. Nur dann lässt sich die höhere Verschuldung des Staates rechtfertigen. Dafür sprechen auch die Rückwirkungen auf **Flächeninanspruchnahme** und **Treibhausgasemissionen**. Bei der Erweiterung von Kapazitäten ist zu beachten, dass langfristige Prognosen weiteres **Nachfragewachstum** im Personenverkehr eher **auf der Schiene** sehen, im Güterverkehr auf Schiene und Straße.

Bezahlbarkeit





Leitindikatoren und Datengrundlagen



Motorisierter Individualverkehr

- » Der Leitindikator MIV erfasst die **Preisentwicklung für den Kauf und Betrieb privater Kraftfahrzeuge** und setzt sie **in Bezug zur Einkommensentwicklung**.



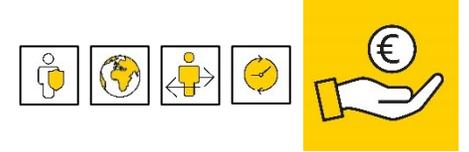
Öffentliche Verkehre

- » Im Leitindikator ÖV wird die Entwicklung der **Preise für Mobilitätsdienstleistungen** im straßen- und schienengebundenen ÖPNV, im SPFV, im Luft- und Schiffsverkehr sowie für kombinierte Verkehrsdienstleistungen betrachtet und mit der **Einkommensentwicklung in Bezug gesetzt**.



Radverkehr

- » Der Leitindikator Radverkehr setzt die **Entwicklung der Preise für die Anschaffung** und den **Unterhalt von Fahrrädern in den Kontext der Einkommensentwicklung**.
- » Die Daten aller Leitindikatoren stammen aus den einschlägigen Statistiken von Destatis zur Einkommensentwicklung und den Verbraucherpreisindizes für den Mobilitätsbereich.



Ergebnisse der Bewertungsdimension

Positive Entwicklung aller Leitindikatoren

- » Die Bewertungsdimension Bezahlbarkeit lag im Jahr 2023 bei **108 Punkten** (2022: 105 Punkte). Der **negative Trend wurde umgekehrt**.
- » Dies hängt vor allem mit dem höheren verfügbaren Einkommen zusammen, welches mit den Leitindikatoren verrechnet wird.

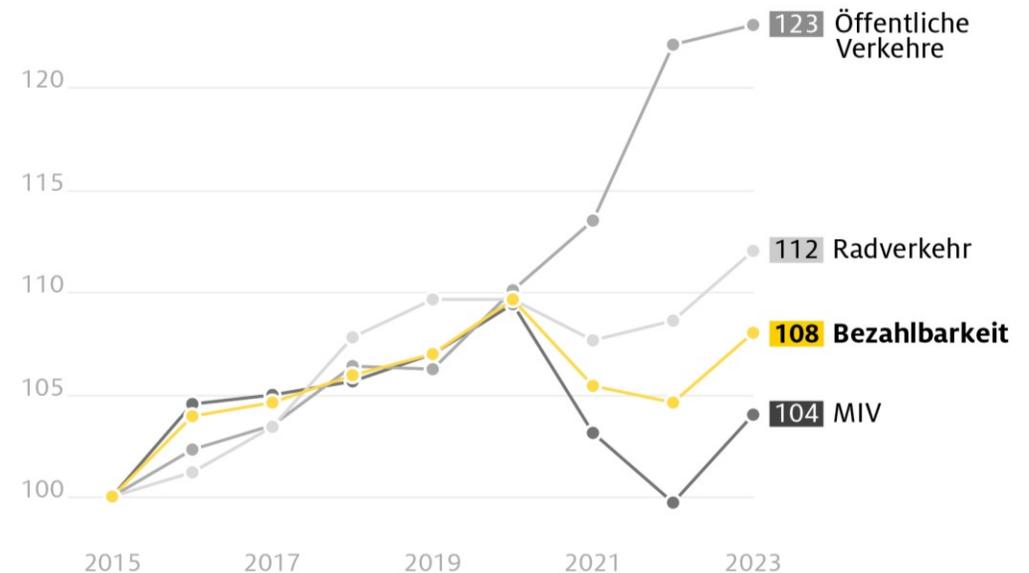
MIV und Radverkehr mit besonders positiver Preisentwicklung

- » Die Bezahlbarkeit im **MIV** verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr am stärksten. Der Leitindikator stieg von 100 auf **104 Punkte**.
- » Auch die Bezahlbarkeit im **Radverkehr** verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr und lag 2023 auf dem Niveau von **112 Punkten**.

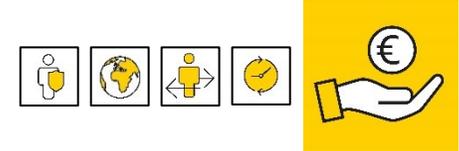
Kaum Veränderungen bei der Bezahlbarkeit im ÖV

- » Der Leitindikator öffentliche Verkehre entwickelte sich nur leicht positiv von 122 Punkten auf **123 Punkte**.

Entwicklung der Leitindikatoren seit 2015



Entwicklung der Leitindikatoren seit 2015, Datenstand 2023, 2015 = 100, Quellen: Destatis, eigene Berechnungen



Ergebnisse der Bewertungsdimension

Vergünstigung von Kraft- und Schmierstoffen im MIV

- » Insbesondere der Leitindikator MIV ist stark gestiegen und lag mit 104 Punkten **wieder über dem Ausgangswert von 2015**.
- » Entspannung auf den Rohölmärkten und stabilisierte Lieferketten ließen den Teilindikator **Kraft- und Schmierstoffe** von 2022 auf 2023 um 12 Punkte steigen.

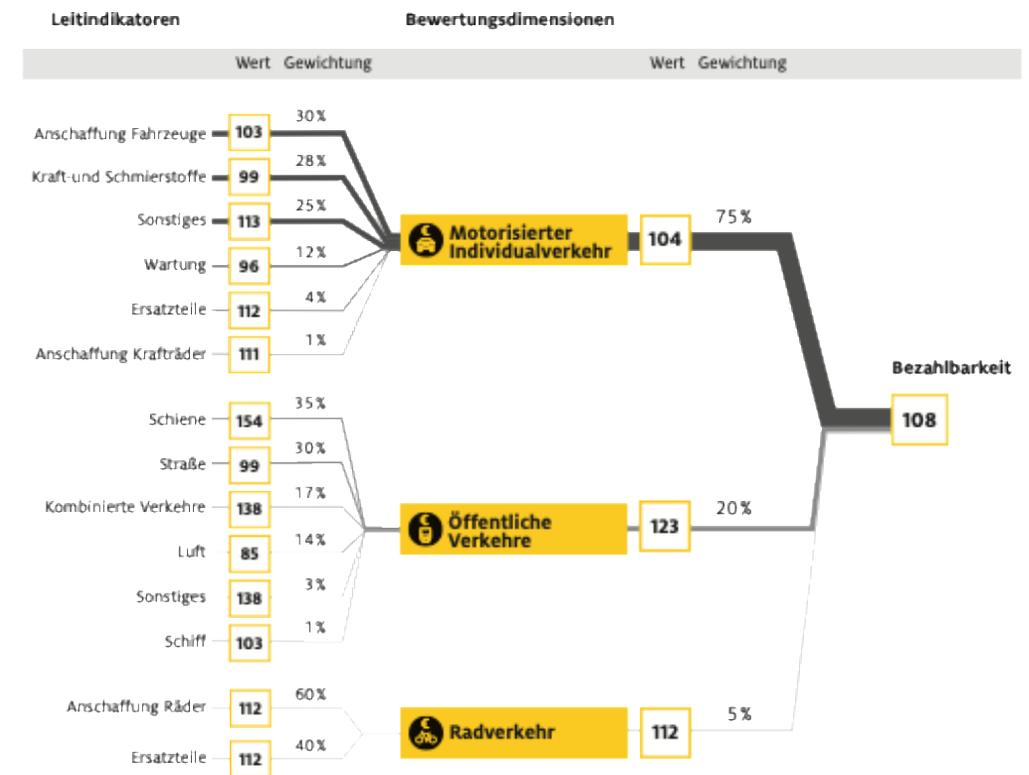
Vergünstigung im Schienenverkehr

- » Die Einführung des **49-Euro-Tickets** im Mai 2023 sorgte für eine Verbesserung des Indexwerts auf **154 Punkte** im **Schienenverkehr**.
- » Die Bezahlbarkeit im **Luftverkehr** sank um 4 Punkte auf **85 Punkte**.

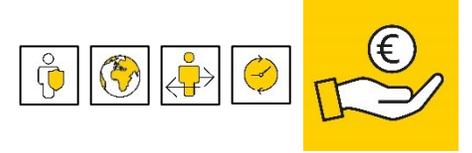
Anstieg des verfügbaren Einkommens

- » Das Verfügbare Einkommen **stieg** von 126 auf **135 Indexpunkte** an.
- » Da die Teilindikatoren der Bewertungsdimension Bezahlbarkeit mit dem verfügbaren Einkommen verrechnet werden, profitieren alle Indikatoren von dieser Entwicklung.

Struktur der Bewertungsdimension Bezahlbarkeit



Struktur der Bewertungsdimension Bezahlbarkeit, Datenstand 2023, 2015 = 100, Quellen: Destatis, eigene Berechnungen



Ergebnisse der Bewertungsdimension

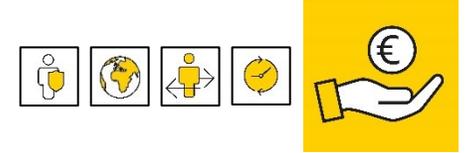
Detailbetrachtung

Entspannung auf den Rohölmärkten und 49-Euro-Ticket

- » 2023 war nach dem teuersten Tankjahr aller Zeiten von einer leichten Entspannung auf den Rohölmärkten und stabilisierten Lieferketten geprägt. So sanken die durchschnittlichen Preise für Super E10 um etwa 3,7 Prozent und für Diesel um 11,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Dennoch waren die Spritpreise 2023 auf dem zweithöchsten Niveau aller Zeiten.
- » Seit Mai 2023 ermöglicht das Deutschlandticket (zunächst 49-Euro-Ticket) bundesweit die Nutzung von Nah- und Regionalverkehr und macht den Schienenverkehr für viele Nutzende günstiger.

Bezahlbarkeit weiterhin besser als 2015

- » Die **Zunahme des verfügbaren Einkommens** der Haushalte dämpfte die **hohen Inflationsraten** teilweise.
- » Mobilität war deshalb auch 2023 günstiger als 2015.
- » Gleichzeitig ist die **Antriebswende** eine **Herausforderung** im Kontext der Bezahlbarkeit der Mobilität.
- » **Einkommensschwache Haushalte** mit starker Pkw-Abhängigkeit bzw. fehlenden ÖV-Alternativen sind **besonders betroffen** von Preissteigerungen und geraten schneller unter finanziellen Druck.



Ausblick auf die weitere Entwicklung

CO₂-Preis soll die Nachfrage nach fossilen Kraftstoffen reduzieren

- » Seit 2021 gibt es in Deutschland **CO₂-Zertifikate** zu festen Preisen, ab **2027** folgt nach einer Übergangsphase ein **EU-weites Handelssystem**.
- » Der voraussichtlich in den nächsten Jahren **steigende CO₂-Preis** wird fossile Energie verteuern und dadurch Anreize zur Nutzung von Pkw mit **alternativen Antrieben**, zum Umstieg auf klimaschonendere Verkehrsmittel oder zur **Reduktion der Fahrleistung** setzen.
- » Auch der Preis für **fossil erzeugten Strom** steigt dadurch.
- » Die schwankenden Kraftstoffpreise in den letzten Jahren zeigten allerdings nur eine geringe Preiselastizität der Nachfrage.
- » Auf der anderen Seite **generiert der CO₂-Preis Einnahmen**, die zum **sozialen Ausgleich** und zur **Finanzierung von Maßnahmen** zur CO₂-Minderung genutzt werden können.

Energiepreise abhängig von geopolitischer Lage

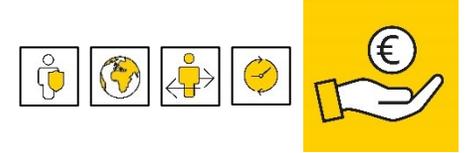
- » Maßgeblichen Einfluss auf die weitere **Energiepreisentwicklung** hat die Entwicklung des Ölpreises, die **durch Konflikte in Krisenregionen** nur **schwer einschätzbar** ist.
- » Flexible Strompreise und **bidirektionales Laden** könnten dazu beitragen, dass das Laden von Elektrofahrzeugen in den nächsten Jahren günstiger wird.

Ticketpreise im Flugverkehr zukünftig weiter auf hohem Niveau

- » **Engpässe** und **gestiegene Kosten** für Personal und Fluggerät sowie Luftverkehrsabgaben lassen keine Rückkehr zu Billigflugpreisen erwarten.
- » Hinzu kommt eine sukzessive **Verschärfung von Umweltregularien**, beispielsweise die Erhöhung der **Beimischquoten** alternativer Kraftstoffe.

Der Fahrradmarkt hat sich bereits erholt

- » Bereits 2024 waren bestehende **Lieferkettenprobleme weitgehend gelöst** und die Lager der Händler erneut mit Fahrrädern gefüllt, sodass die Preise für neue **Fahrräder** bereits sanken.



Handlungsempfehlung

Transformation zu nachhaltiger Mobilität erfordert fiskalische Anreize

- » Verbraucherinnen und Verbraucher müssen damit rechnen, dass sich fossile Energie zukünftig verteuern dürfte, weil der Abgabenrahmen im Verkehr stärker nach den **CO₂-Emissionen von Energien** differenzieren wird. Hinsichtlich der Bezahlbarkeit von Mobilität kommt dem europäischen CO₂-Preis ETS II eine zentrale Bedeutung zu. In der Wissenschaft wird mehrheitlich ein spürbarer Anstieg in den nächsten Jahren erwartet. Umso wichtiger ist es, in Deutschland **Entlastungen für besonders betroffene Personen** frühzeitig festzulegen. Erste Maßnahmen wie eine Verringerung der Netzentgelte und die **Erhöhung der Entfernungspauschale befinden sich in der Umsetzung**. Eine **Absenkung der Stromsteuer** und die Finanzierung eines **Sozialtickets im ÖPNV** aus dem Klima- und Sozialfonds sollten aus Sicht des ADAC noch folgen.
- » Bund und Länder haben 2023 das **Deutschlandticket** als attraktives, bundesweites Tarifangebot im ÖPNV eingeführt. Die Ankündigungen von Ländern und Bund zur **langfristigen Finanzierung und Preisentwicklung** sollten verlässlich umgesetzt und im ÖPNV Anreize für **Kosteneffizienz** und zur Vermeidung von Preiserhöhungen für

Fahrgäste gesetzt werden. Ohne eine **mehrjährige Planungssicherheit und verlässliche Bezahlbarkeit** werden nur wenige Verbraucherinnen und Verbraucher den dauerhaften Wechsel zum ÖPNV wagen.

- » Wettbewerb durch Vielfalt im Angebot trägt wesentlich dazu bei, **Bezahlbarkeit zu gewährleisten** und **Kostensenkungspotenziale** zu erschließen. Mehr wettbewerbliche Orientierung des **Roamings an öffentlichen Ladepunkten** und eine **Markttransparenzstelle** für Adhoc-Ladepreise sollten forciert werden. Adhoc-Laden und bidirektionales Laden bieten zugleich Möglichkeiten, netzdienliches Laden zu unterstützen und zugleich **Elektromobilität** preislich attraktiver zu machen. Hierfür müssen die Rahmenbedingungen verbessert werden.
- » Verbraucherinnen und Verbraucher sollten frei und unabhängig vom Automobilhersteller entscheiden können, welche Dienstleister Zugriff auf **Daten ihres Pkw** erhalten. Die EU-Kommission sollte einen spezifischen Rechtsrahmen für den **Datenzugang im Automobilsektor** schaffen und zur Bezahlbarkeit von Reparaturen beitragen.

Gesamtindex

An aerial photograph of a city, likely Vienna, taken during the golden hour of sunset. The sun is low on the horizon, casting a warm, golden glow over the entire scene. The city is densely packed with buildings of various architectural styles, from modern glass-fronted structures to older, more traditional European buildings. A prominent feature is a large, dark building with the word 'PRIMARK' visible on its facade. In the background, rolling green hills are visible under the soft light of the setting sun. The sky is a mix of pale yellow and light blue. The overall atmosphere is serene and picturesque. A white rectangular box with the text 'Gesamtindex' is overlaid on the left side of the image.

Ergebnisse des Gesamtindex

Der Mobilitätsindex 2023 entwickelte sich konstant

- » Der Mobilitätsindex betrug wie im Vorjahr **111 Punkte**.

Drei Bewertungsdimensionen schnitten positiv ab

- » **Klima und Umwelt** stieg wegen der weiteren, deutlichen Verbesserung der Luftschadstoffe von 120 auf **125 Punkte**.
- » **Bezahlbarkeit** verbesserte sich durch sinkende Kraftstoffpreise im MIV, das Deutschlandticket und die Zunahme des verfügbaren Einkommens von 105 auf **108 Punkte**.
- » **Verkehrssicherheit** erhöhte sich in Folge des Rückgangs der Zahl der Schwerverletzten von 107 auf **108 Punkte**.

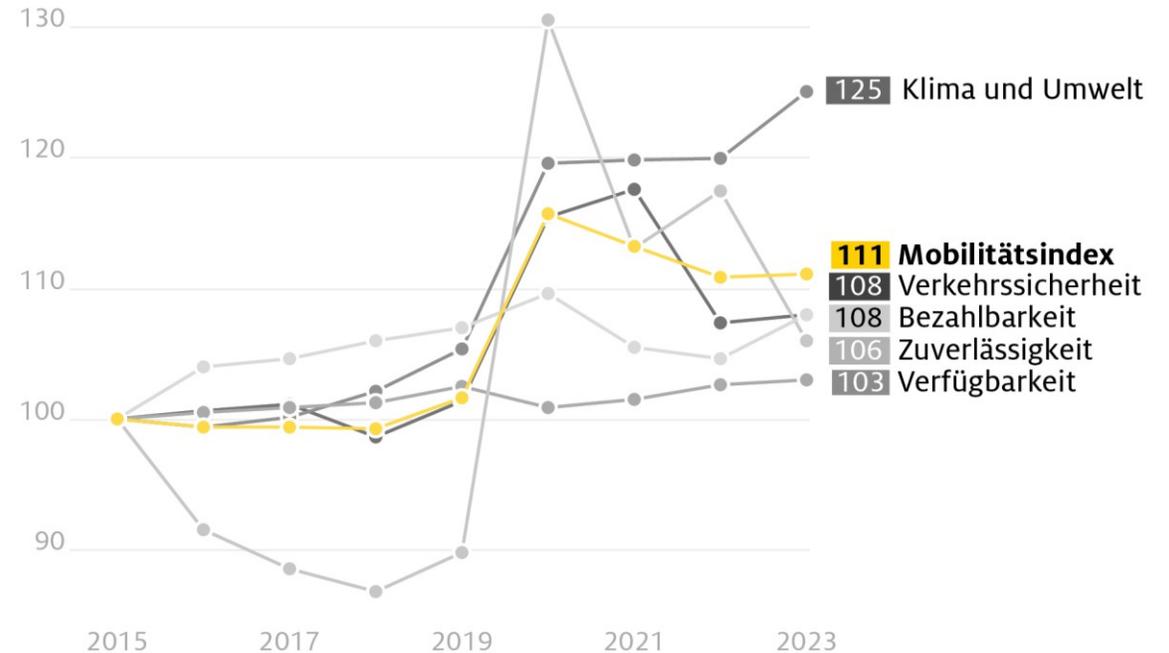
Verfügbarkeit seit Jahren konstant

- » Die Bewertungsdimension **Verfügbarkeit** verlief in den letzten Jahren **konstant** und lag 2023 wie im Vorjahr bei **103 Punkten**.

Eine Bewertungsdimension schnitt deutlich negativ ab

- » **Zuverlässigkeit** sank aufgrund einer Zunahme des Staugeschehens und der weiteren Verschlechterung der Pünktlichkeit im Schienenverkehr von 117 auf **106 Punkte**.

Entwicklung der Leitindikatoren seit 2015



Entwicklung der Leitindikatoren seit 2015, Datenstand 2023, 2015 = 100, Quellen: Destatis, eigene Berechnungen

Ergebnisse des Gesamtindex

ADAC Mobilitätsindex momentan auf konstantem Niveau

- » Seit 2015 kam es zu einer Verbesserung von **11 Punkten**, mit aktuell konstanter Tendenz. Der Mobilitätsindex war 2023 deutlich besser als vor der COVID-19-Pandemie.

Verbesserung der Verkehrssicherheit

- » Verkehrsleistungsbezogen wurde der Gesamtverkehr immer sicherer, besonders die Zahl der Schwerverletzten ging zurück.
- » Bei deutlich steigender Radverkehrsleistung gab es im **Radverkehr** seit 2015 als einziges Verkehrsmittel keine Verringerung der Unfallzahlen.
- » Die Höhe der Sachschäden wuchs wegen steigender Pkw-Preise.

Starke Verbesserung der Bewertungsdimension Klima und Umwelt

- » Dazu trugen erhebliche Verbesserungen bei den ausgestoßenen Luftschadstoffen des Straßenverkehrs durch Abgasfilter bei.
- » Der leichte Rückgang der Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr minderte Luftschadstoffe, Energiebedarf und THG-Emissionen.

Geringfügig positive Entwicklung der Verfügbarkeit

- » Das Angebot im **Fernbus- und Luftverkehr** verbesserte sich im Gegensatz zu 2022 deutlich, lag aber noch weit **unter dem Niveau von**

vor der COVID-19-Pandemie.

- » Sowohl der Pkw-Bestand als auch die Verfügbarkeit von Carsharing-Fahrzeugen wuchsen bis 2023 weiter an.

Verschlechterung bei der Zuverlässigkeit

- » Nach dem methodisch bedingten Rückgang des Staugeschehens wuchs die Stauintensität auf Autobahnen 2023 wieder an. Als Konsequenz verschlechterte sich die Bewertungsdimension Zuverlässigkeit.
- » Auch die Pünktlichkeit im Schienenverkehr nahm weiter ab.

Die Bezahlbarkeit entwickelte sich wieder positiv

- » Einen großen positiven Effekt innerhalb der Bewertungsdimension hatte der **Anstieg des verfügbaren Einkommens**, der Preissteigerungen teilweise überkompensierte.
- » Dadurch entwickelten sich der **MIV und Radverkehr positiv**. Im MIV hing dies auch mit sinkenden Kraftstoffpreisen zusammen, im Radverkehr lag es ausschließlich am steigenden Einkommen.
- » Die **Bezahlbarkeit im ÖV verbesserte** sich nur leicht. Das Deutschlandticket deckelte die Kosten für die ÖV-Nutzung, war mit 49 Euro pro Monat aber deutlich teurer als das 9-Euro-Ticket 2022.

Bewertung der Ergebnisse

Die Ergebnisse des Gesamtindex machen 2023 vor allem drei Sachverhalte deutlich:

Entwicklung externer Effekte weiterhin an Verkehrsleistung gekoppelt

- » Der **MIV dominiert** nach wie vor das Mobilitätsgeschehen in Deutschland.
- » Die negativen externen Effekte der Mobilität in Deutschland entkoppeln sich nicht bzw. in nicht ausreichendem Maße von der Verkehrsleistung. Die Höhe der externen Effekte wird **wesentlich vom Pkw- und Lkw-Verkehr bestimmt, dies** gilt vor allem für die **Verkehrssicherheit**, aber auch für den **Klimaschutz**.
- » Trotz **erster Anzeichen für strukturelle Verbesserungen** verursacht die gleichzeitige Zunahme des Personenverkehrs weiterhin **Stagnation in der Nachhaltigkeit**.

Finanzielle Anreize allein reichen für Verhaltensänderungen nicht aus

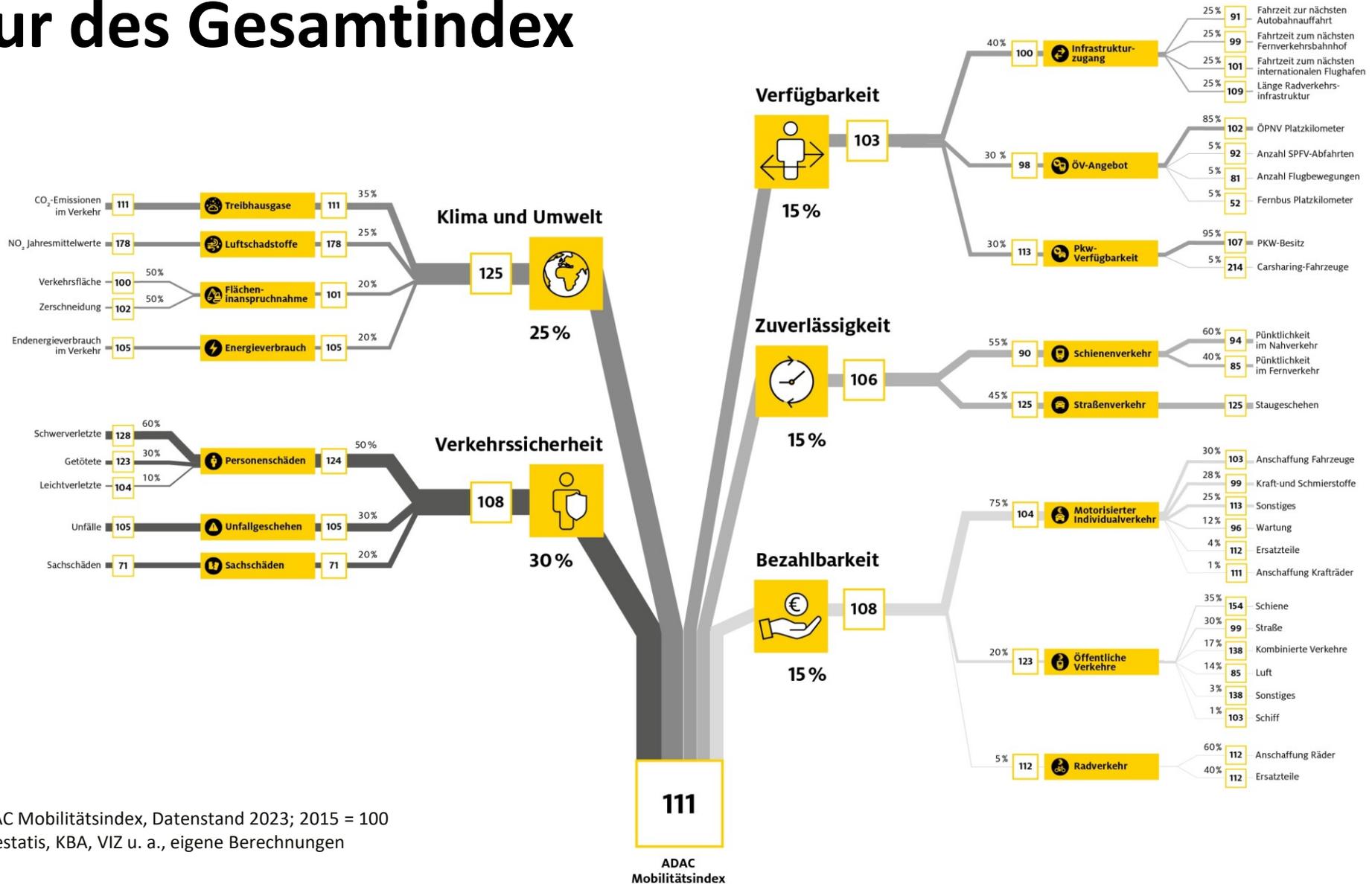
- » Die **gegenläufige Entwicklung** der Bezahlbarkeit im MIV und ÖV lieferte grundsätzlich **finanzielle Anreize** für den Wechsel zu nachhaltigen Verkehrsmitteln, bedeutete jedoch auch eine zusätzliche Belastung der Haushalte.

- » Die **Entwicklungen** in den einzelnen Bewertungsdimensionen sind **eng miteinander verwoben** und **einzelne Maßnahmen** können zu einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens führen.
- » Die **Transformation** zu einem nachhaltigen Verkehrssystem erfordert aber umfassendere und **strukturiere Ansätze**. Das Angebot der Pkw-Alternativen muss nicht nur erschwinglich, sondern flächendeckend und leicht verfügbar sein.

Geringere Belastung der Haushalte durch steigendes Einkommen

- » Nominal ist Mobilität in Deutschland im Vergleich zum Vorjahr nicht günstiger geworden. Gerade die Anschaffung und Wartung von Fahrzeugen ist auch 2023 teurer geworden.
- » Demgegenüber sanken die Preise für Kraft- und Schmierstoffe deutlich. In Kombination mit steigenden verfügbaren Einkommen führte dies zur realen Verbesserung der Bezahlbarkeit im Verkehr.
- » Trotzdem bleiben **Haushalte mit niedrigem Einkommen**, hoher Autoabhängigkeit und eingeschränkten Ausweichmöglichkeiten **besonders betroffen** von Preissteigerungen im Verkehr.
- » Insbesondere in **ländlichen Gebieten** fehlen oft attraktive Alternativen zum Auto. Für den Klimaschutz ist die Antriebswende unerlässlich. Diese wird nur gelingen, wenn E-Autos auch für Haushalte mit niedrigem Einkommen erschwinglich sind.

Struktur des Gesamtindex



Gesamtaufbau des ADAC Mobilitätsindex, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Handlungsempfehlung

Entwicklung zur Nachhaltigkeit ist ein Prozess mit Fort- und Rückschritten.

- » Es ist eine **gesamtheitliche Betrachtung** aller Wirkungen erforderlich.
- » Nachhaltigkeitsindikatoren sind in hohem Maße von der **Verkehrsnachfrage** abhängig, aber auch von **technischer Entwicklung** und **politischen Impulsen**.
- » **Widersprüchlichkeiten** sind angesichts der Mehrdimensionalität nachhaltiger Mobilität und den damit verbundenen **Zielkonflikten** nicht überraschend.
- » Herausforderung und Ziel: Es gilt, Fortschritte bei **Klima und Umwelt**, **Verkehrssicherheit** und **Zuverlässigkeit** zu erreichen, ohne Einbußen bei **Verfügbarkeit** und **Bezahlbarkeit** von Mobilität.
- » Einschränkungen der Mobilität, um **Mobilitätswandel** zu beschleunigen, sind wenig aussichtsreich. Menschen möchten mobil sein.

Vorwärts geht es nur gemeinsam

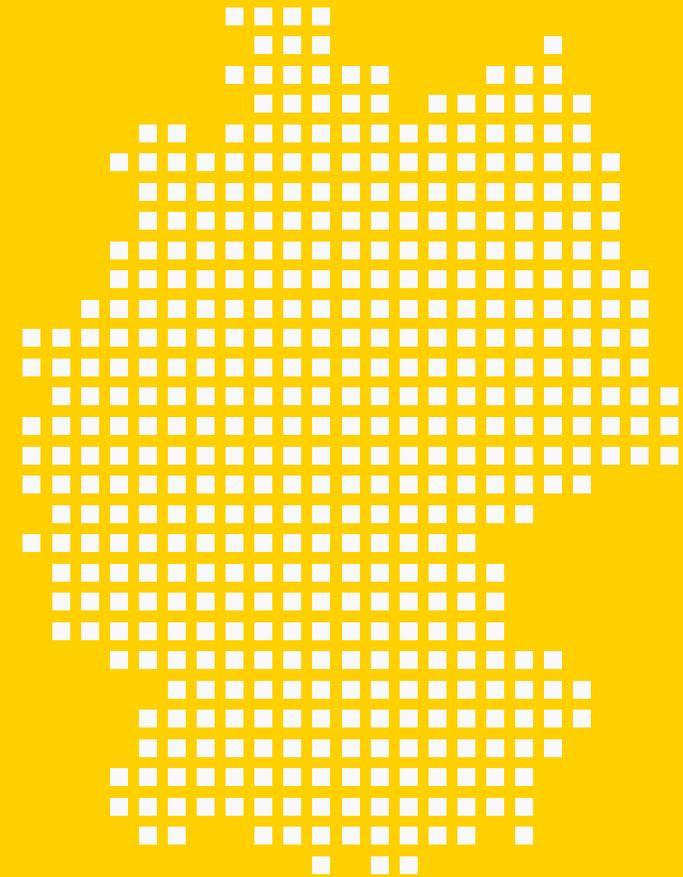
- » Weder die Politik noch die Wirtschaft oder die Verbraucherinnen und Verbraucher allein können die Entwicklung zu **nachhaltiger Mobilität** voranbringen.
- » Nur wenn viele mitmachen, bewegt sich Mobilität in Richtung **Nachhaltigkeit**.
- » Je mehr sich beteiligen, desto schneller werden wir als Gesellschaft insgesamt eine **bessere Mobilität** und **Lebensqualität** erleben.

Gemeinsam die nachhaltige Mobilität der Zukunft zu gestalten ist nicht nur eine Herausforderung und gesellschaftliche Verpflichtung gegenüber kommenden Generationen, es ist auch eine Chance auf eine bessere Mobilität.

ADAC

Mobilitätsindex 2025

Entwicklung nachhaltiger Mobilität
In Deutschland



3. Ergebnisse auf Länderebene

Inhalt

1. Motivation und Methodik

Motivation
Methodik

4
9

2. Ergebnisse auf Bundesebene

Verkehrssicherheit 24
Klima und Umwelt 31
Verfügbarkeit 38
Zuverlässigkeit 45
Bezahlbarkeit 52
Gesamtindex 59

3. Ergebnisse auf Länderebene

Einführung 67
Strukturindikatoren 68
Baden-Württemberg 69
Bayern 76
Berlin 83
Brandenburg 90
Bremen 97
Hamburg 104
Hessen 111
Mecklenburg-Vorpommern 118
Niedersachsen 125
Nordrhein-Westfalen 132
Rheinland-Pfalz 139
Saarland 146
Sachsen 153
Sachsen-Anhalt 160
Schleswig-Holstein 167
Thüringen 174

4. Bundesländerranking

Schwere Personenschäden 183
CO₂-Emissionen 185
Elektro-Pkw 187
Ladeinfrastruktur 189
Ladeleistung 192

Einführung

- » Die **nachfolgende Dokumentation der Indexergebnisse** für die 16 **Bundesländer** erfolgt in Steckbriefen mit folgender Struktur:
 - **Beschreibung der Ländercharakteristika** und Ausgangssituation anhand verschiedener Strukturindikatoren.
 - **Darstellung und Bewertung der Ergebnisse** für den Zeitraum 2015 bis 2023 sowohl als Landesindexwert als auch für die einzelnen Bewertungsdimensionen.

- » Die Ländersteckbriefe liefern eine aktuelle und differenzierte Datenbasis für die Diskussion in den Regionen zur Schwerpunktsetzung der verkehrspolitischen Handlungsfelder. Die Ergebnisse auf Länderebene zeigen **teilweise sehr unterschiedliche Entwicklungen**, die zum einen auf die **unterschiedlichen Ausgangspositionen** im Bezugsjahr 2015, zum anderen auf **bundeslandspezifische Charakteristika**, aber auch auf notwendige methodische Anpassungen zurückgeführt werden können (siehe Methodikkapitel).

- » **Verschiedene Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen**, historische Entwicklungen, aber auch unterschiedlich hohe Investitionen in die verkehrlichen Infrastrukturen **erschweren einen direkten Vergleich**.
- » Insgesamt liefert der nachfolgende Blick in die Bundesländer wichtige Anhaltspunkte für die Beantwortung der Frage, wo wir heute in Deutschland stehen und **welcher Handlungsbedarf** gegeben ist.
- » Da die Teuerungsdaten für den Verkehr in Kombination mit der Einkommensentwicklung nur auf Bundesebene verfügbar sind werden die Liniendiagramme für **Bezahlbarkeit auf Ebene der Ländersteckbriefe nicht gesondert** ausgewiesen.

Strukturindikatoren

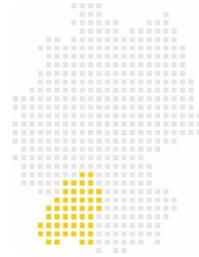
Strukturindikator:	Deutschland	Baden-Württemberg	Bayern	Berlin	Brandenburg	Bremen	Hamburg	Hessen	Mecklenburg-Vorpommern	Niedersachsen	Nordrhein-Westfalen	Rheinland-Pfalz	Saarland	Sachsen	Sachsen-Anhalt	Schleswig-Holstein	Thüringen	Jahr
Bevölkerungsdichte - Einwohner pro qkm Landesfläche	234	315	188	4.136	86	1.680	2.467	297	68	168	529	208	394	219	104	187	130	2024
Verfügbares Einkommen - € pro Person und Jahr	28.452	30.242	31.525	26.209	26.440	26.048	29.620	28.826	25.321	27.536	27.754	28.005	26.168	25.746	25.094	29.395	25.736	2023
PKW-Dichte - Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner	590	620	635	334	584	427	435	622	565	623	590	641	646	542	573	593	568	2024
Fahrleistung der PKW - km pro Jahr	11.085	11.035	11.220	9.323	11.686	10.816	10.144	11.077	12.434	11.611	11.741	11.769	11.769	11.329	11.900	11.990	11.644	2022
Dichte an Carsharing-Fahrzeugen - Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner	0,47	0,47	0,46	2,58	0,09	0,93	3,04	0,28	0,05	0,15	0,32	0,09	0,04	0,40	0,15	0,10	0,15	2024
Dichte an Elektro-Fahrzeugen - Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner	19,79	23,87	24,13	11,46	13,03	11,86	19,21	23,29	9,26	22,07	20,33	20,21	16,83	9,51	9,02	20,50	10,37	2024
Straßenverkehrsunfälle - Unfälle mit Personenschäden pro 1.000 Einwohner	3,48	2,98	3,73	3,74	3,43	3,95	4,01	3,07	3,11	4,01	3,48	3,24	3,23	3,30	3,63	4,18	2,83	2024
Straßenverkehrsunfälle - Verkehrstote pro 1 Million Einwohner	33,1	30,2	37,4	14,9	44,6	17,0	20,9	31,5	59,1	43,5	26,9	31,5	23,7	35,6	52,0	29,1	45,7	2024
CO2-Emissionen des Verkehrs - t pro Einwohner und Jahr	1,75	1,76	k. A.	k. A.	1,93	k. A.	1,68	1,94	k. A.	1,81	k. A.	1,88	k. A.	1,36	k. A.	1,64	k. A.	2023
Stickstoffdioxid-Belastung - Jahresmittelwert NO2 µg pro cbm	24,9	27,3	22,4	25,2	18,5	23,0	30,0	27,2	15,8	25,1	27,2	24,4	19,0	17,9	16,7	23,4	16,2	2024
Energieverbrauch des Verkehrs - Petajoule pro 1 Million Einwohner	30,0	26,8	k. A.	16,3	36,1	k. A.	31,6	55,8	k. A.	27,6	k. A.	k. A.	k. A.	26,2	k. A.	24,3	k. A.	2023
Verkehrsfluss* - Staukilometer pro km Autobahnlänge	65,2	98,6	55,3	191,8	36,1	135,7	288,9	76,6	7,6	56,1	120,4	44,8	30,5	36,8	28,8	34,5	11,5	2024
Verkehrsfläche** - Anteil an der Siedlungsfläche in %	35,7	37,6	38,4	20,9	35,8	21,6	21,1	41,9	36,4	36,6	30,3	42,6	28,9	31,8	34,8	32,7	36,8	2023

Zusammenfassende Übersicht der Strukturindikatoren für die Bundesländer und Deutschland, Quellen: ADAC, AG Energiebilanzen, BASt, BMV, Bundesverband Carsharing, Destatis, KBA, Statistische Landesämter, UBA, VDV

Baden-Württemberg



Baden-Württemberg

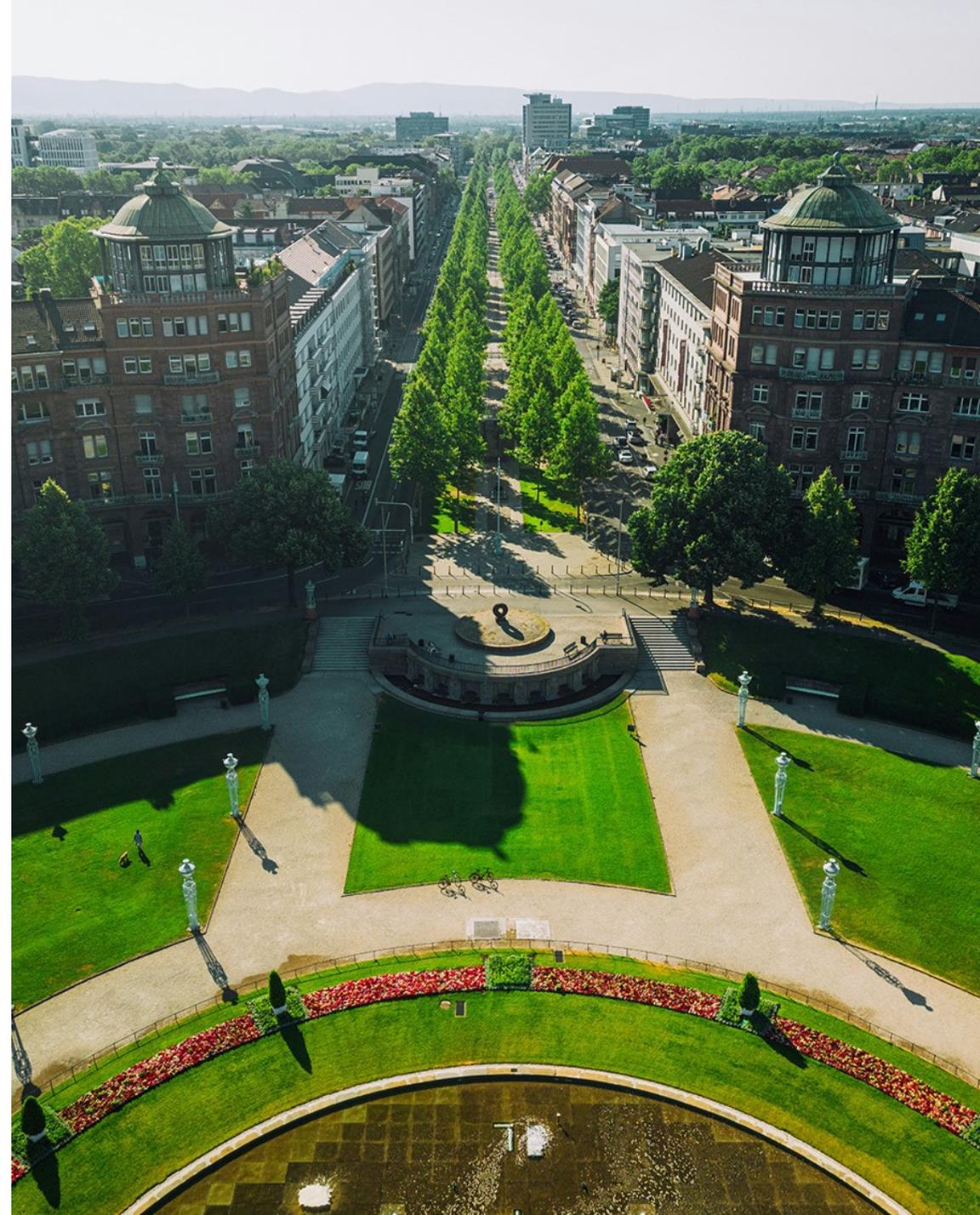


Eines der wirtschaftlich stärksten Bundesländer Deutschlands

- » Dies zeigt sich nicht nur an einer hohen Wertschöpfung je EW; die Menschen in Baden-Württemberg verfügen auch über überdurchschnittlich hohe Einkommen.
- » Eine wichtige Grundlage dieser Wirtschaftskraft sind die im Land polyzentrisch verteilten Agglomerationen, wie zum Beispiel die Metropolregionen Stuttgart, Mannheim, Freiburg und Karlsruhe.
- » Neben vielen Metropolregionen gibt es in Baden-Württemberg auch schwach besiedelte Landesteile wie insbesondere den Schwarzwald und die Schwäbische Alb.

Enge Wirtschaftsbeziehungen über die Grenzen hinweg

- » In Baden-Württemberg existieren grenzüberschreitende Verflechtungsräume – vor allem mit Bayern (Ulm/Neu-Ulm), Hessen/Rheinland-Pfalz (Rhein-Main-Neckar) und der Schweiz (Lörrach/Basel). Darüber hinaus bestehen intensive Pendlerverflechtungen mit Frankreich.



Baden-Württemberg



Gute Verkehrsanbindung auf der Straße und auf der Schiene

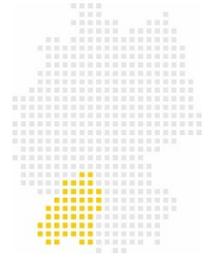
- » Baden-Württemberg ist in **Nord-Süd-Richtung** durch **drei Autobahnen** (A5, A7, A81) sehr gut mit den angrenzenden Regionen verbunden. Die Autobahnen sind dabei so im Land verteilt, dass sie weite Landesflächen erschließen, wobei sich die **zwei Ost-West-Verbindungen** auf die nördlich gelegenen Metropolregionen konzentrieren und diese mit Hessen und Bayern verbinden.
- » Auch das Schienennetz in Baden-Württemberg ist ausgesprochen gut bis in die ländlichen Räume hinein ausgebaut. Neben den Fernverkehrsstrecken zwischen den Metropolen existieren **zahlreiche Nahverkehrsverbindungen**, die ausgehend von den Metropolen das Umland erschließen.
- » Wie gut die Verkehrsinfrastruktur ausgebaut ist, zeigt sich auch an ihrer Flächeninanspruchnahme. Nur in drei Bundesländern macht die Verkehrsfläche einen noch höheren Anteil an der Siedlungsfläche aus.

Strukturindikatoren

Bevölkerungsdichte	315	EW pro qkm Landesfläche
Verfügbares Einkommen	30.242	€ pro Person und Jahr
Pkw-Dichte	620	Fahrzeuge/1.000 EW
Fahrleistung der Pkw	11.035	km pro Jahr
Dichte an Carsharing-Fahrzeugen	0,47	Fahrzeuge /1.000 EW
Dichte an Elektrofahrzeugen	23,87	Fahrzeuge /1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	2,98	Unfälle mit Personenschäden/1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	30,2	Verkehrstote/Mio. EW
CO ₂ -Emissionen des Verkehrs	1,76	t / EW und Jahr
Stickstoffdioxid-Belastung	27,3	Jahresmittelwert NO ₂ µg pro cbm
Energieverbrauch des Verkehrs	26,8	PJ/Mio. EW
Verkehrsqualität	98,6	Staukilometer pro km Autobahnlänge
Verkehrsfläche	37,6	Anteil an der Siedlungsfläche in %

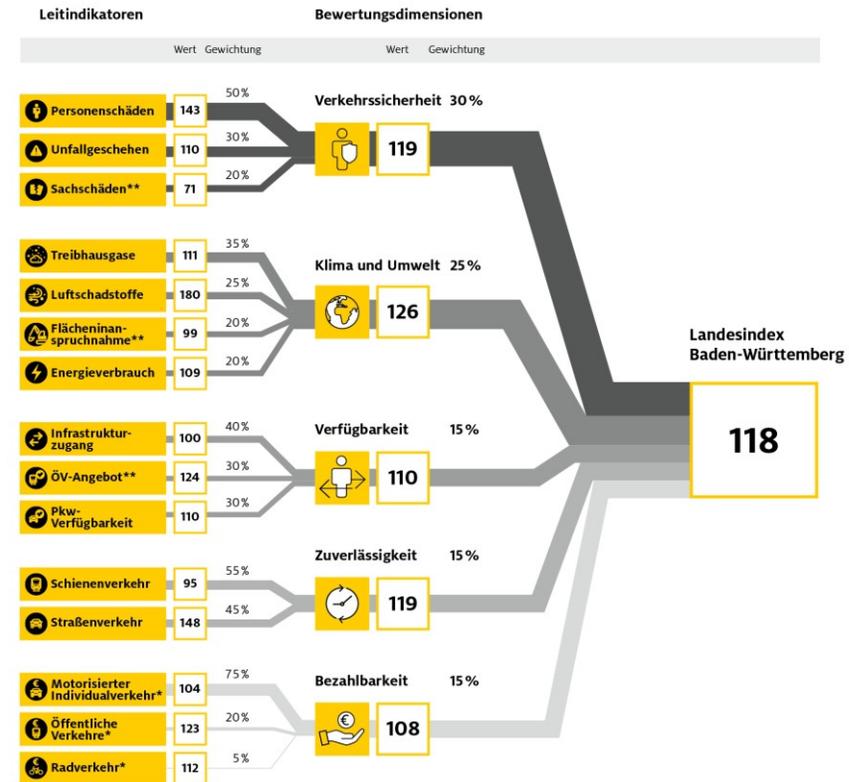
Quelle: siehe Strukturindikatoren

Baden-Württemberg



Hohe Motorisierungsquote führt zu Umwelt- und Infrastrukturbelastung

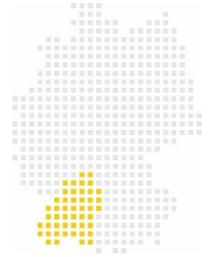
- » Trotz der guten Schienenanbindung weist Baden-Württemberg eine **hohe Motorisierungsquote** auf.
- » Dies führt zu einer hohen Verkehrsdichte, die in großen Teilen des Landes zu einem **erhöhten Staugeschehen** beiträgt. Auf jeden Autobahnkilometer kommen in Baden-Württemberg 98,6 Staukilometer.
- » Das Bundesland hatte 2024 nach Hamburg und gleichauf mit Bayern den zweithöchsten Anteil an reinen **E-Fahrzeugen** im Bestand.
- » Neben der Elektrifizierungsquote ist auch die Anzahl der **Carsharing-Fahrzeuge** je EW für ein Flächenland hoch.



* Werte geben (teilweise) den Bundesdurchschnitt wieder, ** Berechnungsweise weicht vom Bundesdurchschnitt ab

Ergebnisse des Landesindex BW, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

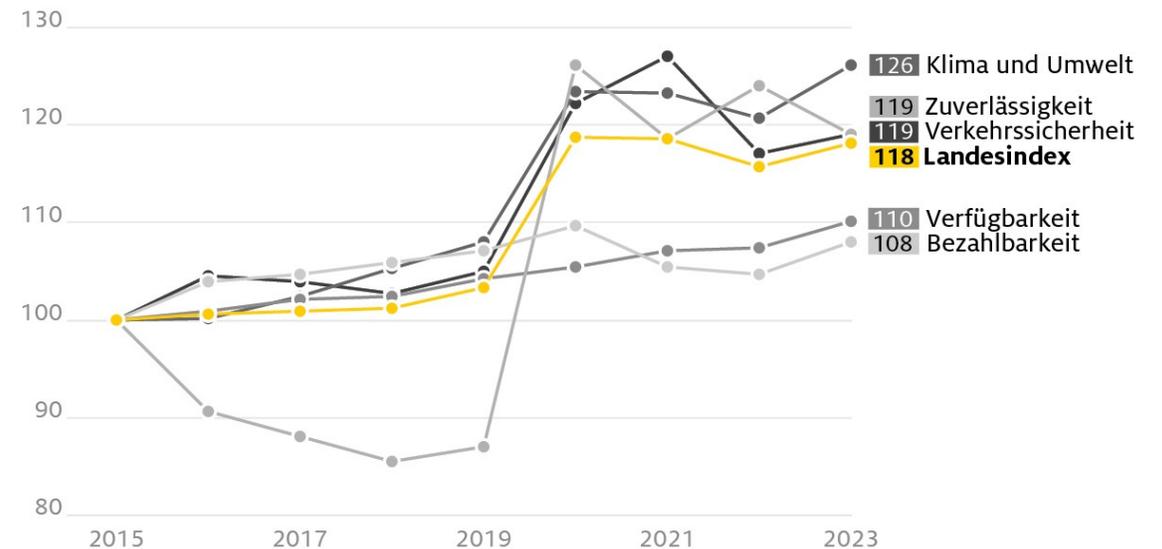
Baden-Württemberg



Index deutlich über dem Bundesindex und mit positiver Entwicklung

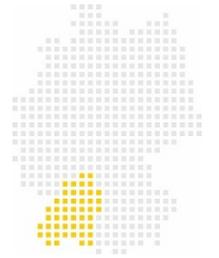
- » Der **Gesamtindex** stieg 2023 in Baden-Württemberg gegenüber dem Vorjahr (116 Punkte) mit **118 Punkten wieder**.
- » Die Bewertungsdimension Klima und Umwelt verzeichnete den stärksten Anstieg nach einem Rückgang im Vorjahr.
- » Die Zuverlässigkeit ist die einzige Bewertungsdimension mit negativer Entwicklung. Sie entwickelte sich den Erwartungen entsprechend durch die steigende Verkehrsleistung auf der Straße und durch den Investitionsstau auf der Schiene negativ. Die Bewertungsdimensionen zeigten wie im Bundesdurchschnitt eine positive Entwicklung, die durch starke Verbesserungen einzelner Indikatoren geprägt war.
- » Insgesamt lag der Landesindex Baden-Württembergs **über dem Bundeswert von 111**, insbesondere wegen der besseren Entwicklungen im Bereich der Verfügbarkeit und der Verkehrssicherheit. Die Bewertungsdimension Klima und Umwelt wich kaum vom bundesweiten Wert ab.

Entwicklung des Landesindex

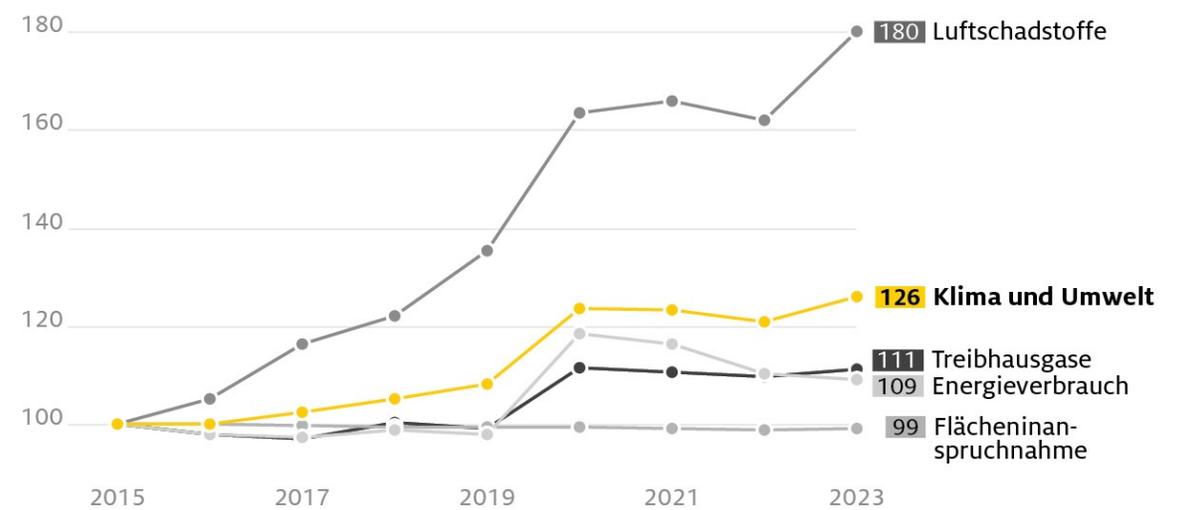
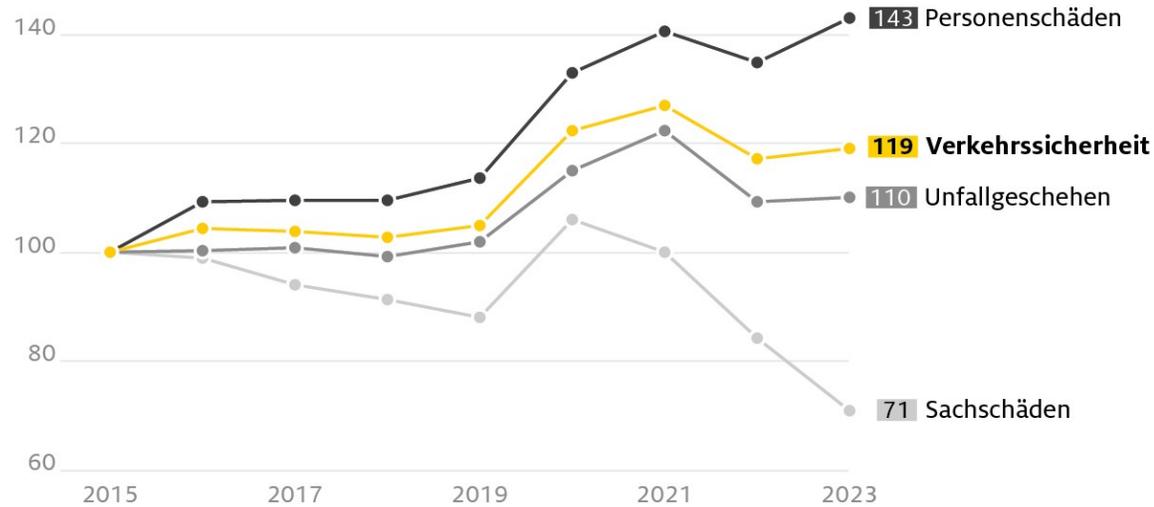


Entwicklung der Bewertungsdimensionen in BW seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Baden-Württemberg

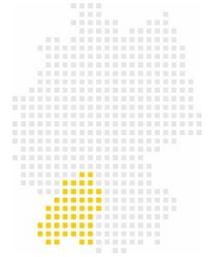


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

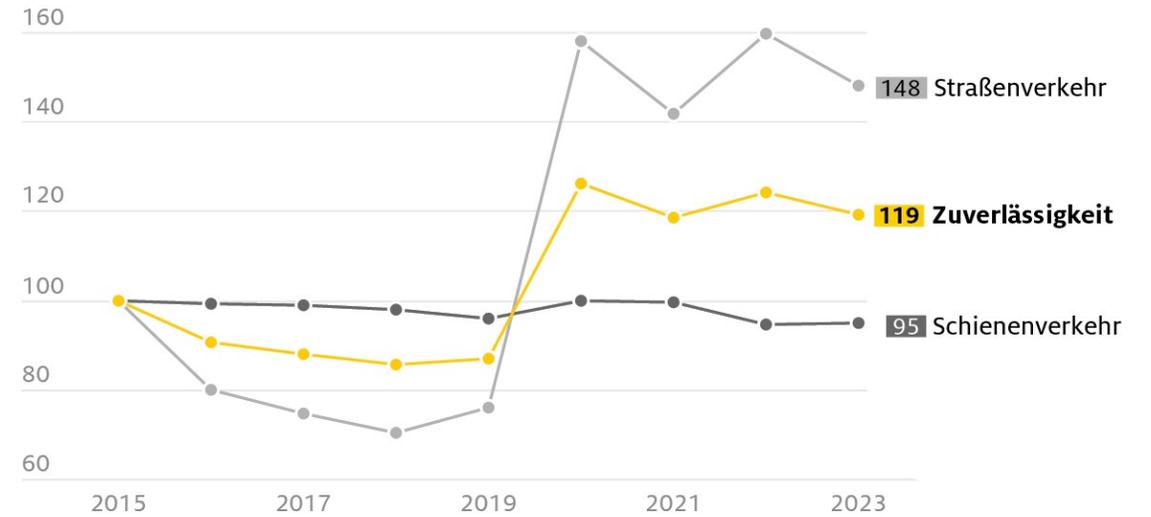
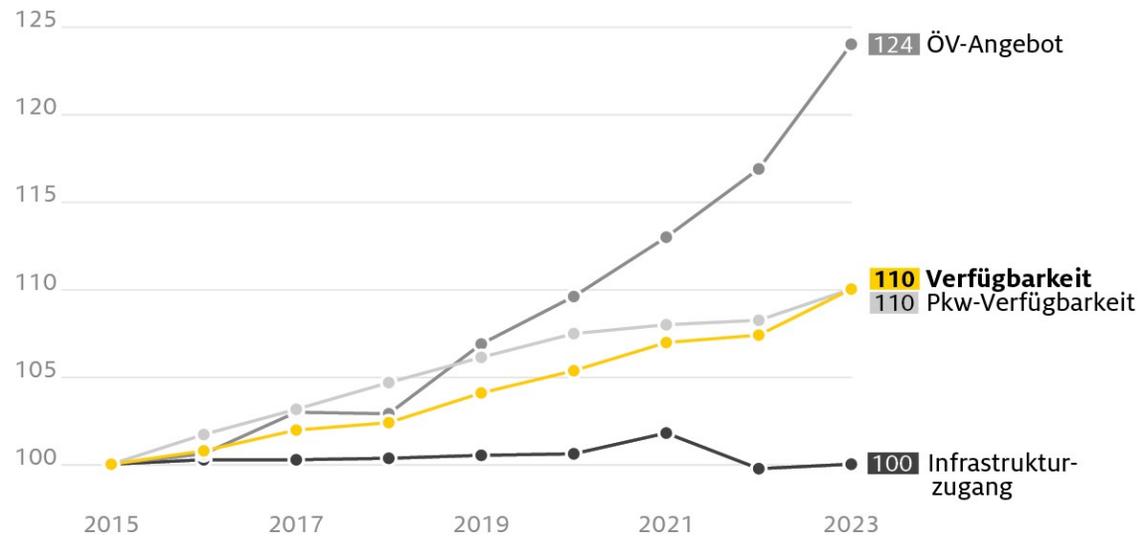


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in BW seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Baden-Württemberg



Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015



Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in BW seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Bayern



Bayern



Hohe Bevölkerungszahl verteilt auf viel Fläche

- » Bayern hat bundesweit die **zweithöchste Bevölkerungszahl**, die sich auf die **größte Fläche** aller Bundesländer verteilt. Die Bevölkerungsdichte liegt daher im unteren Mittelfeld der Länder.
- » Neben den Metropolregionen München und Nürnberg zeichnen sich weitere bayerische Städte durch eine **hohe Wirtschaftskraft** aus. Teile Unterfrankens zählen zur Metropolregion Rhein-Main.
- » Diesen bevölkerungsreichen Ballungsräumen stehen ausgedehnte, dünn besiedelte Regionen (z. B. Bayerischer Wald, nördliche Oberpfalz, Alpenregion) gegenüber.
- » Die regionale **Heterogenität** Bayerns ändert nichts an seiner wirtschaftlichen Bedeutung. Die durchschnittlichen Einkommen sind in keinem Bundesland höher als hier.



Bayern



Sehr gute verkehrliche Anbindung bis in die Fläche hinein

- » München spielt für die Verkehrsinfrastruktur eine zentrale Rolle. Die Stadt verfügt nicht nur über Deutschlands **zweitgrößten Flughafen**, sie ist in Bayern neben Nürnberg auch der wichtigste **Knotenpunkt im Schienenverkehr**. Zudem verlaufen zahlreiche Autobahnen sternförmig auf den noch nicht geschlossenen Münchner Autobahnring zu.
- » Im Straßen- und vor allem im Schienenverkehr dominieren die Nord-Süd- gegenüber den Ost-West-Verbindungen. International ist Bayern verkehrlich besser mit Österreich als mit Tschechien verbunden.
- » Vom **dichten Autobahnnetz** profitieren viele ländliche Regionen, die sehr starke Pendelbeziehungen zu den Wirtschaftszentren haben.

Strukturindikatoren

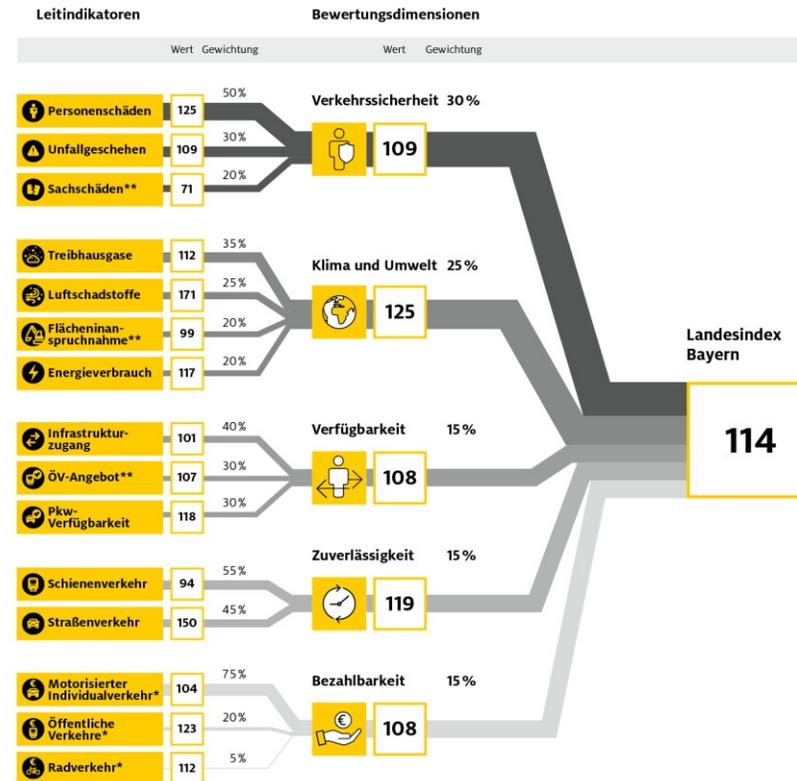
Bevölkerungsdichte	188	EW pro qkm Landesfläche
Verfügbares Einkommen	31.525	€ pro Person und Jahr
Pkw-Dichte	635	Fahrzeuge/1.000 EW
Fahrleistung der Pkw	11.220	km pro Jahr
Dichte an Carsharing-Fahrzeugen	0,46	Fahrzeuge /1.000 EW
Dichte an Elektrofahrzeugen	24,13	Fahrzeuge /1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	3,73	Unfälle mit Personenschäden/1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	37,4	Verkehrstote/Mio. EW
CO ₂ -Emissionen des Verkehrs	k. A.	t / EW und Jahr
Stickstoffdioxid-Belastung	22,4	Jahresmittelwert NO ₂ µg pro cbm
Energieverbrauch des Verkehrs	k. A.	PJ/Mio. EW
Verkehrsqualität	55,3	Staukilometer pro km Autobahnlänge
Verkehrsfläche	38,4	Anteil an der Siedlungsfläche in %

Bayern



Hohe Motorisierungsquote bei vergleichsweise hohem Anteil nachhaltiger Mobilitätskonzepte

- » Die **Motorisierungsquote** in Bayern ist die dritthöchste aller Bundesländer.
- » 2024 war Bayern mit Baden-Württemberg das Bundesland mit der zweithöchsten Dichte an **Elektrofahrzeugen**. Nur in Hamburg gab es eine höhere Dichte. Der Anteil elektrisch betriebener Pkw steigt in Bayern weiter kontinuierlich an.
- » Auch **Carsharing** ist in Bayern im Vergleich zu anderen Flächenländern weit verbreitet. In zahlreichen Städten und Gemeinden haben sich derartige Angebote etabliert.



* Werte geben (teilweise) den Bundesdurchschnitt wieder, ** Berechnungsweise weicht vom Bundesdurchschnitt ab

Ergebnisse des Landesindex BY, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

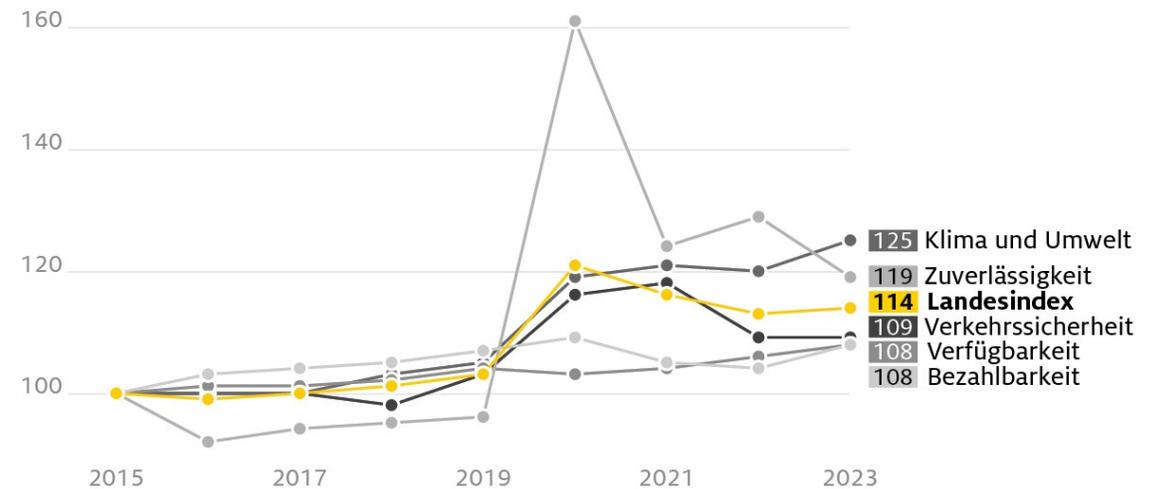
Bayern



Index über dem Bundesindex und mit konstanter Entwicklung

- » Der Wert des **Gesamtmobilitätsindex** betrug im Jahr 2023 für Bayern wie im Vorjahr **114 Punkte**.
- » Die Bewertungsdimension **Zuverlässigkeit** sank stark um 11 Punkte und egalisierte dadurch Verbesserungen der anderen Bewertungsdimensionen.
- » Bayerns Landesindex lag etwas **über dem deutschen Durchschnitt**. Insbesondere die **Zuverlässigkeit** hat sich seit 2015 deutlich besser entwickelt, trotz starkem Rückgang im letzten Jahr. In der Bewertungsdimension **Verfügbarkeit** lag Bayern leicht über dem Bundesschnitt.

Entwicklung des Landesindex

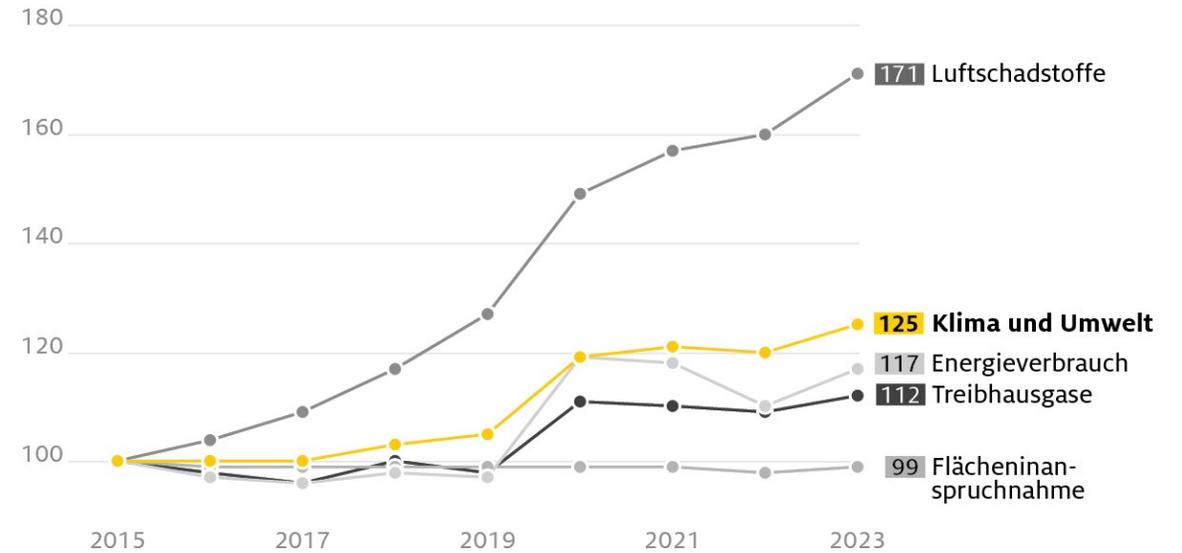
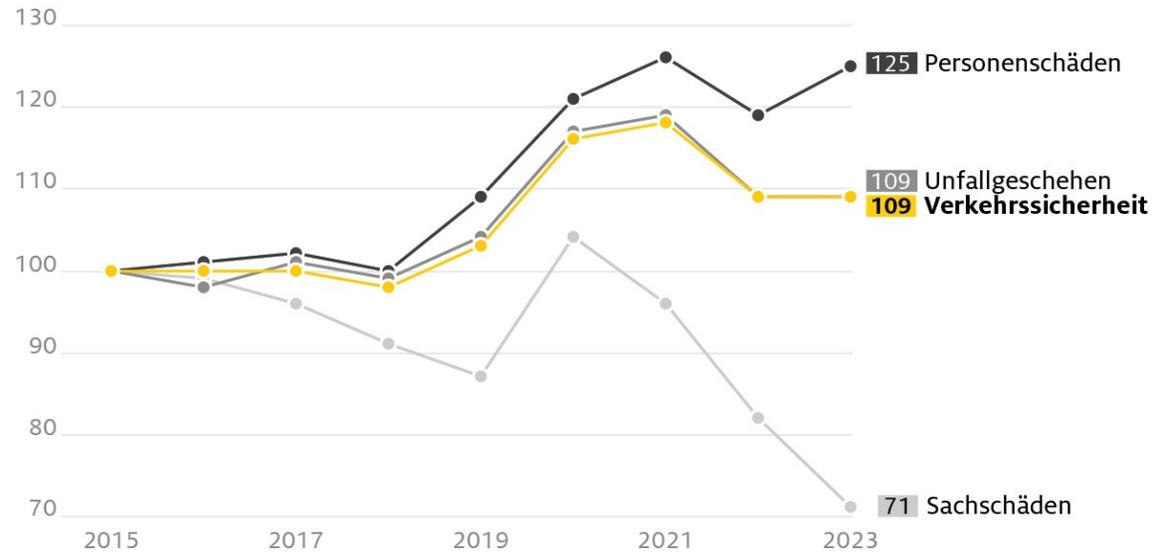


Entwicklung der Bewertungsdimensionen in BY seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Bayern



Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

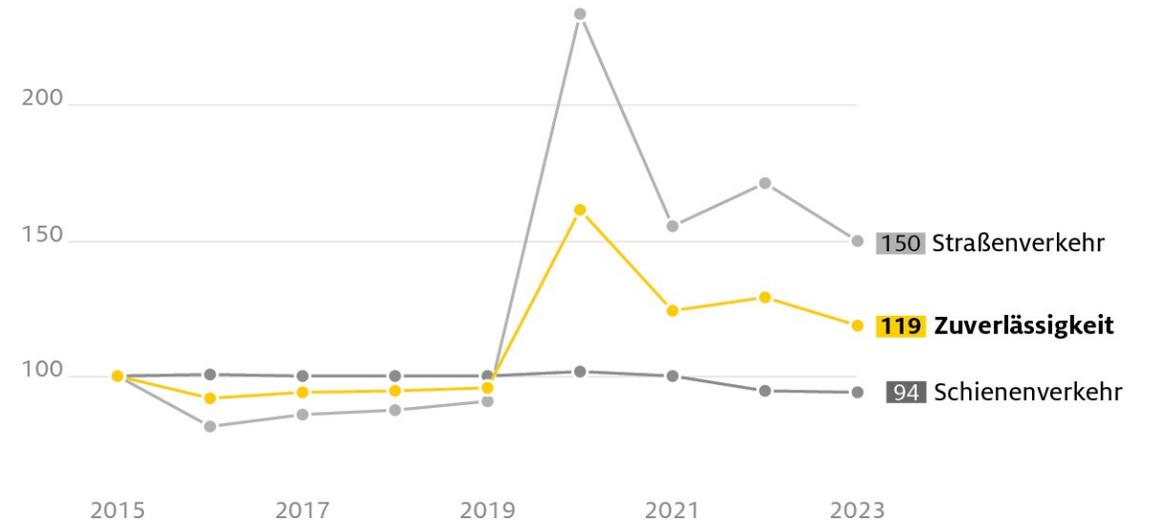
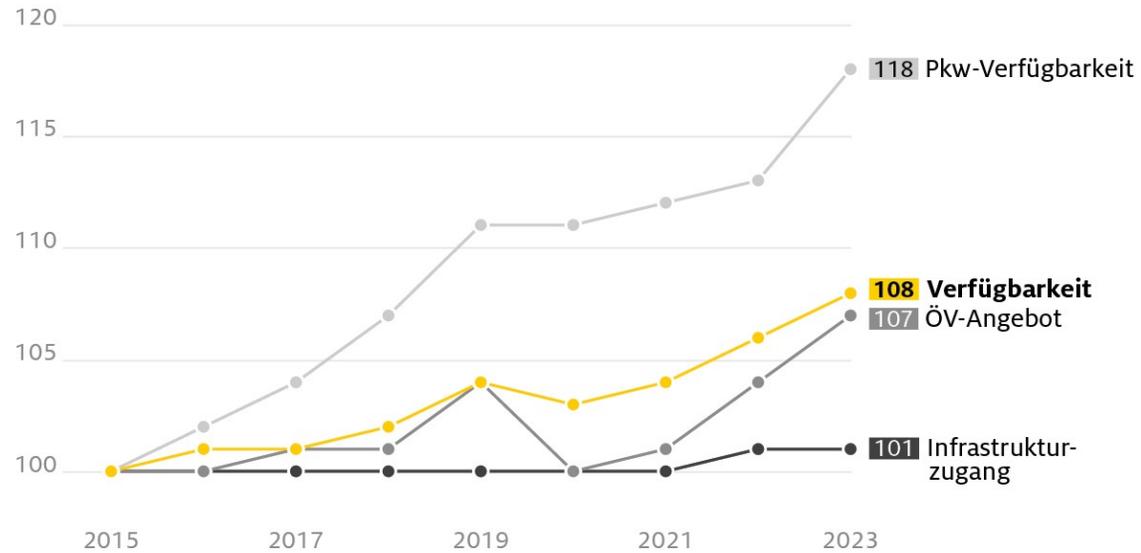


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in BY seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Bayern



Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015



Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in BY seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

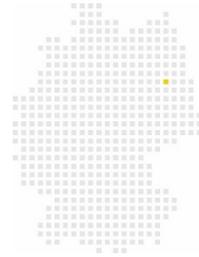
Berlin



hotel

HOTEL

Berlin



Bundesdeutsche Hauptstadt mit überregionaler Bedeutung

- » Berlin ist der **größte Stadtstaat Deutschlands** und weist bezüglich seiner Lage eine Besonderheit auf, denn er ist komplett von Brandenburg umschlossen.
- » Die starke überregionale Bedeutung Berlins ergibt sich nicht allein daraus, dass es die größte deutsche Stadt, sondern auch die **Hauptstadt** der Bundesrepublik ist.
- » Dadurch entstehen besonders **starke Verkehrsverflechtungen**, die weit über den eigenen Metropolraum hinausgehen und mit Potsdam auch die Hauptstadt Brandenburgs umfassen.
- » Beim durchschnittlich verfügbaren **Einkommen** je EW liegt Berlin allerdings nur im **Mittelfeld** der Bundesländer.



Berlin



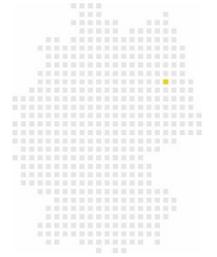
Verkehrsinfrastruktur auch mit internationaler Bedeutung

- » Die Berliner Verkehrsverbindungen haben teilweise eine hohe nationale Bedeutung, denn Berlin fungiert als ein **wichtiger Knotenpunkt** für die Verkehrsträger Straße und Schiene.
- » Die von hier ausgehende Schienen- und Straßeninfrastruktur **bindet weite Teile Ostdeutschlands an** und schafft Verbindungen zu den östlichen Nachbarstaaten. Entsprechend befindet sich um Berlin ein Autobahnring (in Ergänzung zum noch nicht fertiggestellten inneren Ring), der jedoch nur zu geringen Teilen auf dem Boden des Landes verläuft.
- » Auf der Schiene verfügt Berlin über zahlreiche **Schnellverbindungen** nach Norden (Hamburg) und Westen (Hannover, Frankfurt am Main). Seit der Fertigstellung des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8 besteht auch eine hochwertige Verbindung in den Süden über Thüringen nach Nürnberg und München.
- » Seit 2020 existiert **kein internationaler Flughafen** mehr auf dem Berliner Stadtgebiet. Die Erreichbarkeit aus der Luft wird nun durch den Flughafen Berlin Brandenburg gewährleistet.

Strukturindikatoren

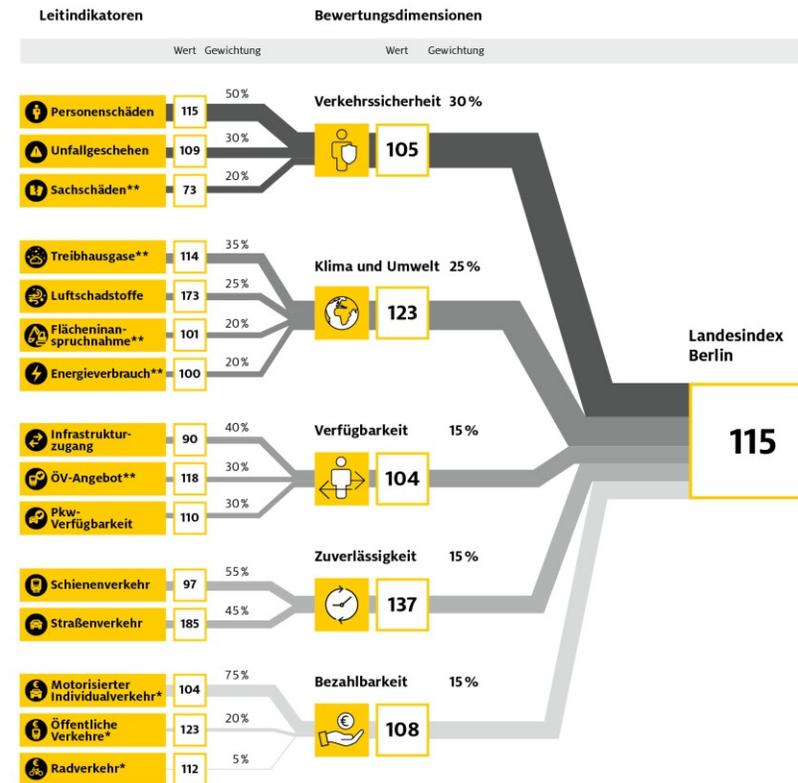
Bevölkerungsdichte	4.136	EW pro qkm Landesfläche
Verfügbares Einkommen	26.209	€ pro Person und Jahr
Pkw-Dichte	334	Fahrzeuge/1.000 EW
Fahrleistung der Pkw	9.323	km pro Jahr
Dichte an Carsharing-Fahrzeugen	2,58	Fahrzeuge /1.000 EW
Dichte an Elektrofahrzeugen	11,46	Fahrzeuge /1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	3,74	Unfälle mit Personenschäden/1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	14,9	Verkehrstote/Mio. EW
CO ₂ -Emissionen des Verkehrs	k. A.	t / EW und Jahr
Stickstoffdioxid-Belastung	25,2	Jahresmittelwert NO ₂ µg pro cbm
Energieverbrauch des Verkehrs	16,3	PJ/Mio. EW
Verkehrsqualität	191,8	Staukilometer pro km Autobahnlänge
Verkehrsfläche	20,9	Anteil an der Siedlungsfläche in %

Berlin



Berliner Bevölkerung ist nicht vom Auto abhängig

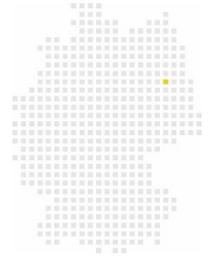
- » Berlin hat die mit Abstand **niedrigste Motorisierungsquote**, da Berlin ein ausgesprochen gut ausgebautes Angebot im ÖPNV aufweist.
- » Auch eine überdurchschnittlich **hohe Bedeutung des Radverkehrs** und die vergleichsweise große Relevanz des **Fußverkehrs** tragen zu einer niedrigen Autoabhängigkeit bei, die sich nicht nur in der geringen Motorisierungsquote, sondern auch in der niedrigsten durchschnittlichen Fahrleistung der vorhandenen Pkw niederschlägt.



* Werte geben (teilweise) den Bundesdurchschnitt wieder, ** Berechnungsweise weicht vom Bundesdurchschnitt ab

Ergebnisse des Landesindex BE, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

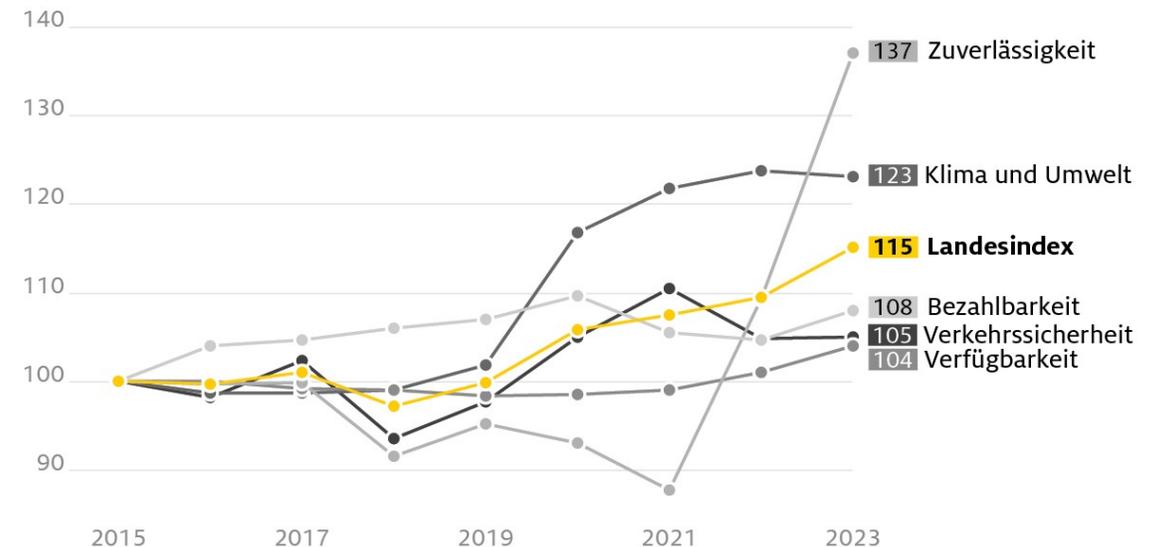
Berlin



Index deutlich über dem Bundesindex und mit positiver Entwicklung

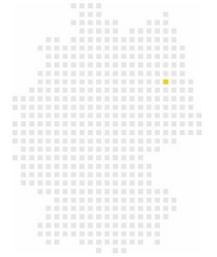
- » In Berlin stieg **2023** der **Gesamtmobilitätsindex** deutlich von 110 auf **115 Punkte**.
- » Die Zuverlässigkeit verbesserte sich stark und schnitt unter den Bewertungsdimensionen am besten ab. Auch die Bewertungsdimension Verfügbarkeit entwickelten sich deutlich positiv.
- » Die Verkehrssicherheit sowie Klima und Umwelt stagnierten im Vergleich zum Vorjahr, gleichzeitig lag die Bewertungsdimension aber oberhalb des Ausgangswerts von 2015.
- » Durch die überdurchschnittlich positive Entwicklung der Zuverlässigkeit lag der Landesindex deutlich **oberhalb des Bundesindex**. Dies hing mit einem deutlich sinkendem Staugeschehen pro Autobahnkilometer zusammen, das unter anderem auf eine genauere Stauerfassung durch Floating-Car-Daten zurückzuführen war.

Entwicklung des Landesindex

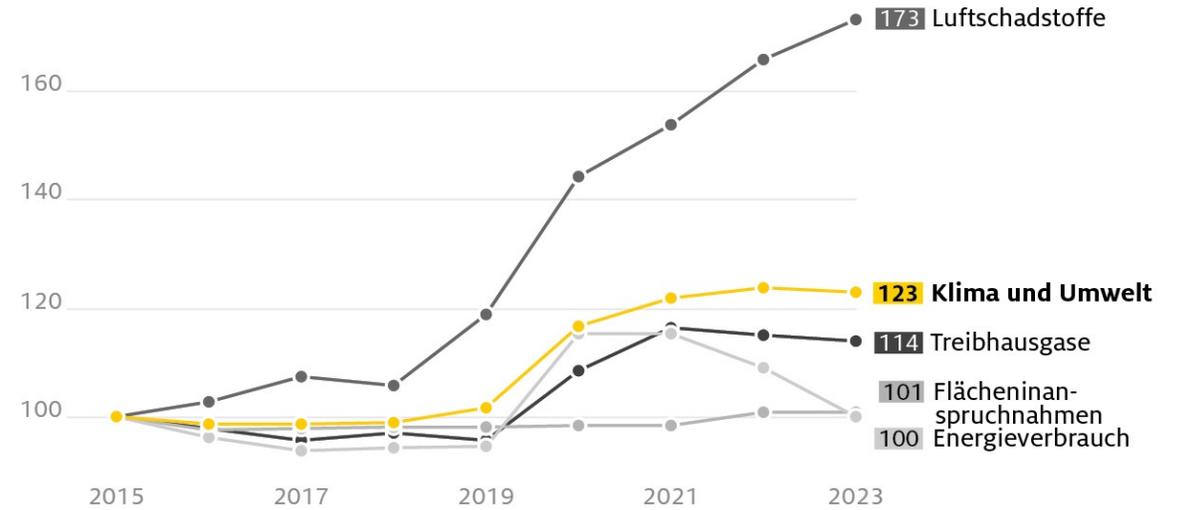
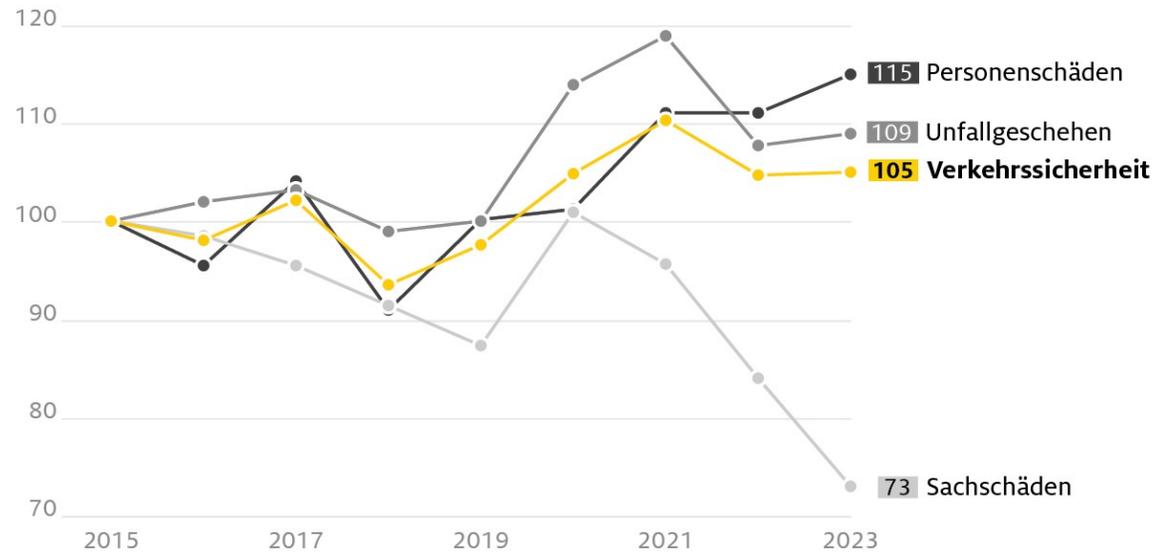


Entwicklung der Bewertungsdimensionen in BE seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Berlin

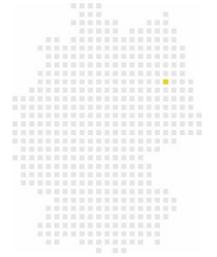


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

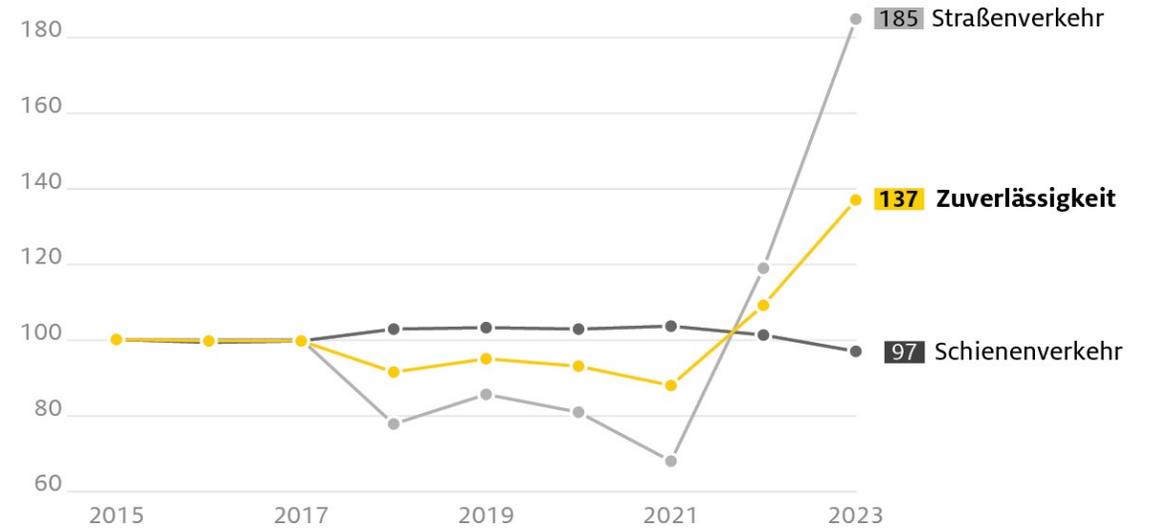
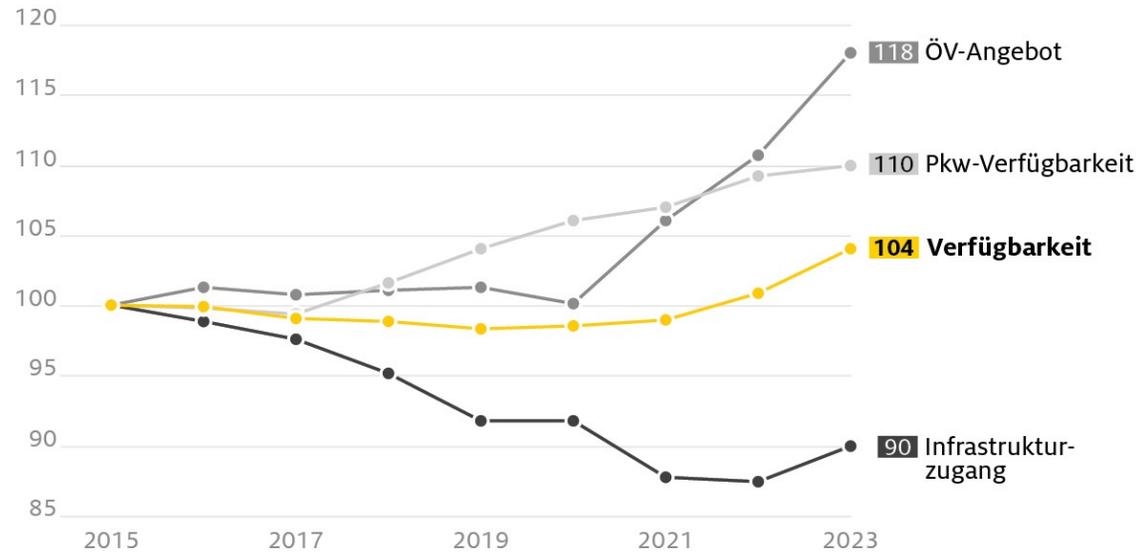


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in BE seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Berlin



Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015



Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in BE seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

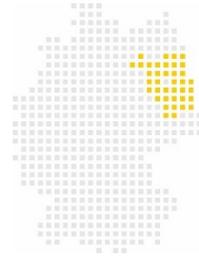
Brandenburg



← Check-in → Abflug / Departure ↑
Großgepäck / Bulky Baggage ↑

→ Check-in →

Brandenburg



Geringe Bevölkerungsdichte abseits des Berliner Speckgürtels

- » Das flächenmäßig große Brandenburg weist die insgesamt **zweitniedrigste Bevölkerungsdichte** aller Bundesländer auf, die jedoch regional variiert. Da Brandenburg die Bundeshauptstadt Berlin komplett umschließt, gehören die zentralen Landesteile zur Metropolregion Berlin. Entsprechend dicht sind diese besiedelt und bilden den sogenannten **Berliner Speckgürtel**.
- » Auch die brandenburgische Hauptstadt Potsdam liegt nahe Berlin und ist von dort mit der S-Bahn gut zu erreichen. Abseits der engen Verflechtungen mit Berlin ist **Potsdam ein starker, eigenständiger Wirtschaftsstandort**.
- » Weitere Zentren des Bundeslandes sind Cottbus, Brandenburg und Frankfurt an der Oder. Abseits dieser Städte finden sich vor allem im Norden große Landstriche mit ausgesprochen geringer Bevölkerungsdichte (z. B. Uckermark und Prignitz).



Brandenburg



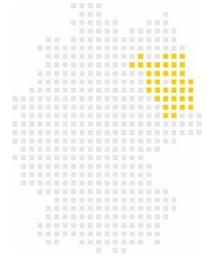
Fehlender Zugang zu (existierender) Infrastruktur in weiten Teilen des Landes

- » Die auf Berlin zulaufenden **Verkehrsachsen durchqueren weite Teile Brandenburgs**. Gerade im Straßenverkehr profitiert Brandenburg dadurch.
- » Das Berliner Umland und die genannten Zentren im Land sind gut erschlossen.
- » Allerdings existieren abseits der Zentren Regionen, die sehr weit vom nächsten Autobahnanschluss entfernt sind. Die **Fahrzeiten** zum nächsten Fernbahnhof und Oberzentrum sind in Brandenburg so **lang** wie in kaum einem anderen Bundesland.
- » Insbesondere im Schienenverkehr **fehlen Querverbindungen** von und **Zugangspunkte** zu den Verkehrsachsen. Beispielsweise liegen auf der Strecke Hamburg-Berlin nur wenige Halte in Brandenburg.

Strukturindikatoren

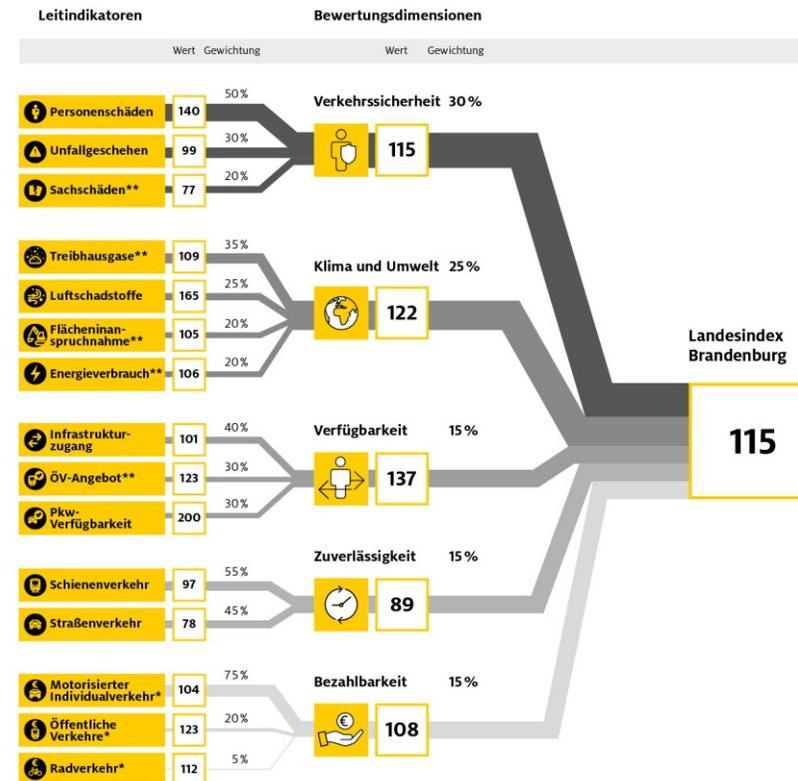
Bevölkerungsdichte	86	EW pro qkm Landesfläche
Verfügbares Einkommen	26.440	€ pro Person und Jahr
Pkw-Dichte	584	Fahrzeuge/1.000 EW
Fahrleistung der Pkw	11.686	km pro Jahr
Dichte an Carsharing-Fahrzeugen	0,09	Fahrzeuge /1.000 EW
Dichte an Elektrofahrzeugen	13,03	Fahrzeuge /1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	3,43	Unfälle mit Personenschäden/1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	44,6	Verkehrstote/Mio. EW
CO ₂ -Emissionen des Verkehrs	1,93	t / EW und Jahr
Stickstoffdioxid-Belastung	18,5	Jahresmittelwert NO ₂ µg pro cbm
Energieverbrauch des Verkehrs	36,1	PJ/Mio. EW
Verkehrsqualität	36,1	Staukilometer pro km Autobahnlänge
Verkehrsfläche	35,8	Anteil an der Siedlungsfläche in %

Brandenburg



Hohe Pkw-Abhängigkeit und Durchgangsverkehr

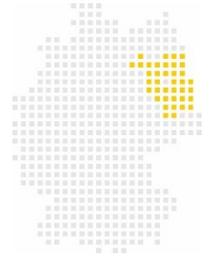
- » Die geringe Siedlungsdichte und die großen Entfernungen in der Fläche erschweren den wirtschaftlichen Betrieb eines leistungsfähigen ÖPNV. Daraus resultiert eine **erhebliche Pkw-Abhängigkeit**. Die brandenburgische Motorisierungsquote ist deshalb recht hoch.
- » Auf den Autobahnen herrscht trotz der geringen Bevölkerungsdichte häufig **Stau**. Ursachen dafür sind der **überregionale Durchgangsverkehr** von und nach Berlin sowie mehrere Jahre dauernde Baumaßnahmen.
- » Die Anzahl der Unfälle je EW in Brandenburg lag trotz der großen Bedeutung des Autoverkehrs 2023 etwas unter dem Bundesdurchschnitt.
- » Die **Emissionsbelastung** in Brandenburg war **niedrig**. Nur Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen wiesen noch niedrigere NO₂-Durchschnittswerte auf.



* Werte geben (teilweise) den Bundesdurchschnitt wieder, ** Berechnungsweise weicht vom Bundesdurchschnitt ab

Ergebnisse des Landesindex BE, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

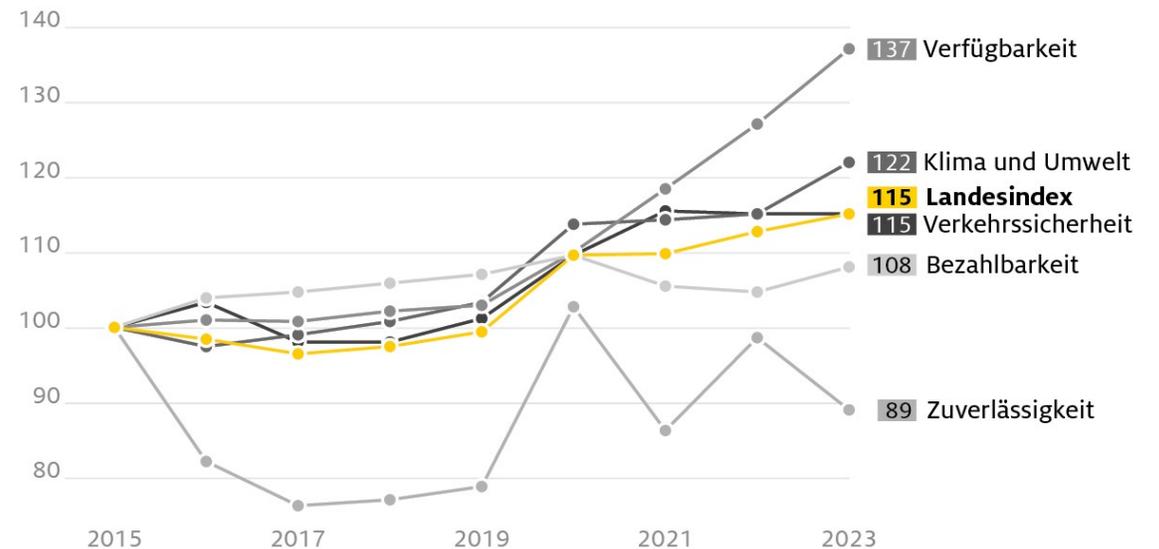
Brandenburg



Index deutlich über dem Bundesindex und mit positiver Entwicklung

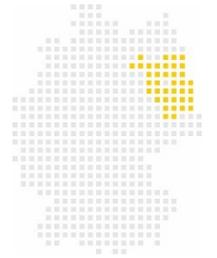
- » In Brandenburg stieg 2023 der **Gesamtmobilitätsindex** von 113 auf **115 Punkte** an.
- » Verantwortlich hierfür waren insbesondere starke **Verbesserungen** in den Bewertungsdimensionen **Verfügbarkeit** sowie **Klima und Umwelt**. Dagegen stagnierte die Bewertungsdimension **Verkehrssicherheit**.
- » Durch steigendes Staugeschehen und sinkende Pünktlichkeit im Schienenverkehr sank die Bewertungsdimension **Zuverlässigkeit**. Die Schwankungen der vorangehenden Jahre lassen sich durch die COVID-19-Pandemie (stark eingebrochene Verkehrsleistung im Jahr 2020, die 2021 wieder anstieg) und eine Methodikänderung in der Erhebung der Staudaten (im Jahr 2022) erklären.
- » Das Ergebnis des **Landesindex Brandenburg** war **deutlich besser als der Gesamtindex**. Insbesondere die Verfügbarkeit entwickelte sich wesentlich besser. Auch die Entwicklung in der Verkehrssicherheit lag deutlich über dem deutschen Durchschnitt.

Entwicklung des Landesindex

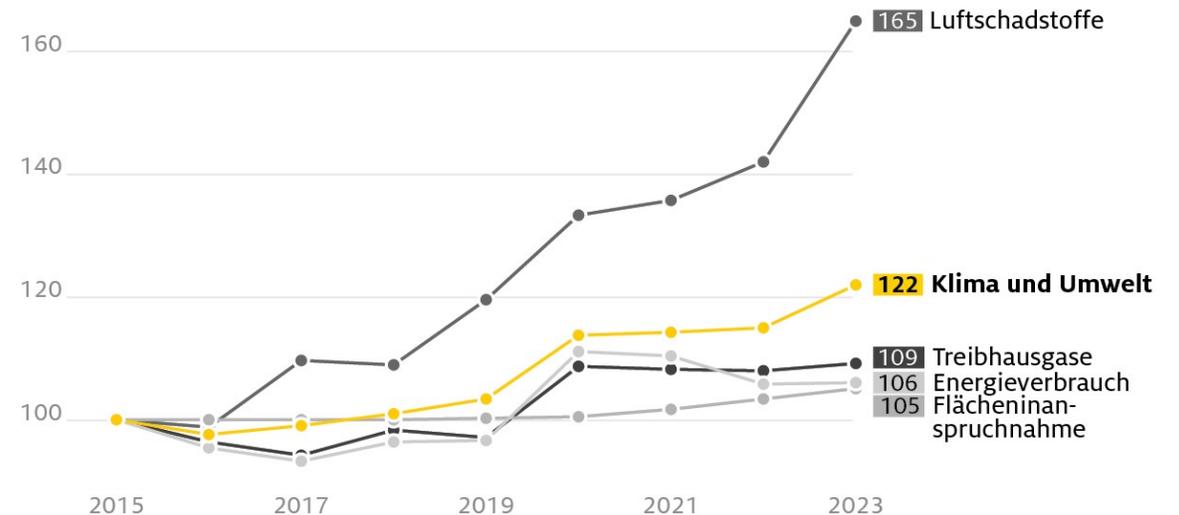
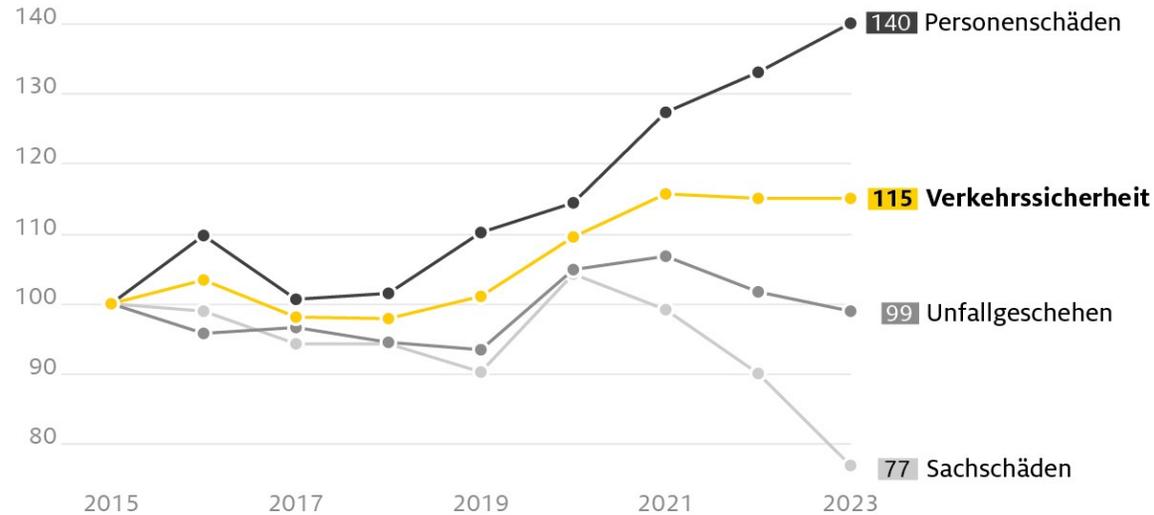


Entwicklung der Bewertungsdimensionen in BB seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Brandenburg

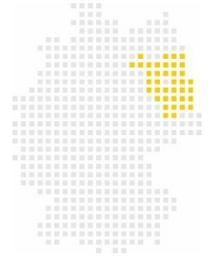


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

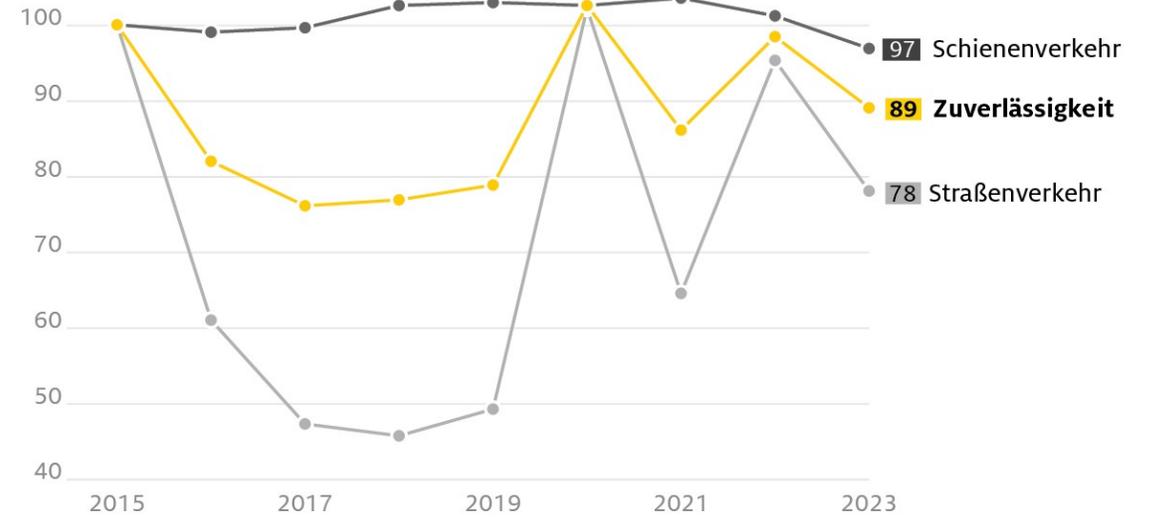
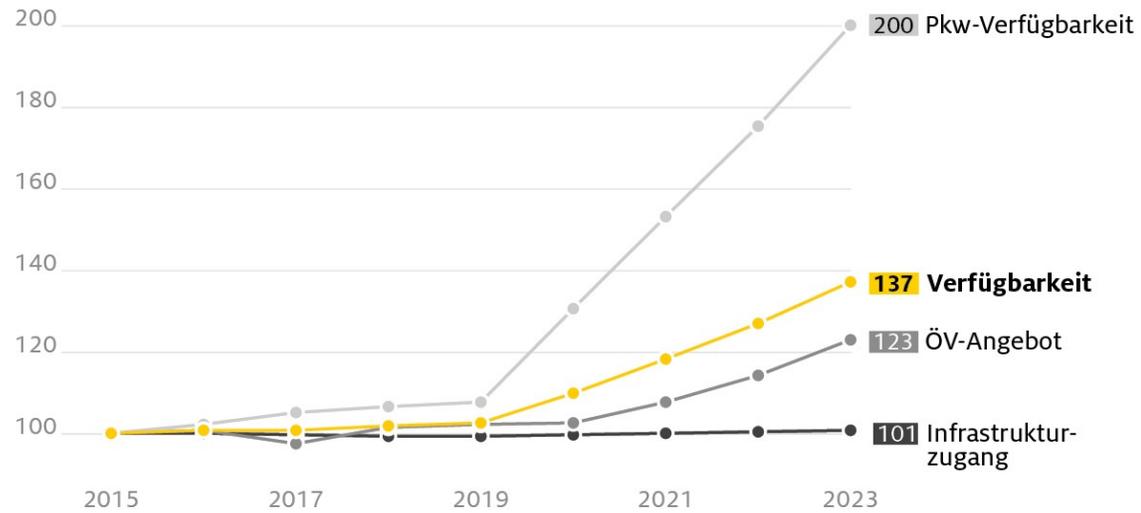


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in BB seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Brandenburg



Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

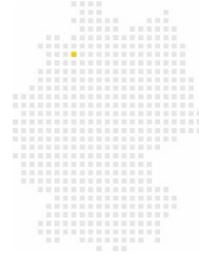


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in BB seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Bremen



Bremen



Zwei Städte mit unterschiedlichen Strukturen

- » Der Stadtstaat Freie Hansestadt Bremen ist, sowohl bezogen auf die Fläche als auch auf die Bevölkerungszahl, das **kleinste Bundesland** und besteht aus zwei Teilen, die durch einen Korridor Niedersachsens voneinander getrennt sind.
- » Die Städte Bremen und Bremerhaven bilden gemeinsam ein Bundesland. Zusammen mit den angrenzenden Gemeinden Niedersachsens ergeben sie eine **eng verflochtene Metropolregion**.
- » Die beiden Städte unterscheiden sich nicht nur bezüglich ihrer geografischen Lage (Küste bzw. Hinterland), sondern auch bezüglich ihrer Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur zum Teil deutlich. Bremerhaven ist durch eine klassische **maritime Wirtschaft** gekennzeichnet, während Bremen ein **Wissenschafts- und Dienstleistungsstandort** ist.
- » Da Bremen und Bremerhaven gemeinsam einen Wirtschaftsraum bilden, stellen die Kennzahlen für das Bundesland Bremen stets ein aggregiertes Ergebnis beider Städte dar.



Bremen



Gute Verkehrsbeziehungen zwischen den Städten

- » Neben der **Weser** als bedeutende Verkehrsader für den Güterverkehr ist die Hauptverbindungsachse zwischen Bremen und Bremerhaven die Autobahn A27. Zudem gibt es eine zweigleisig ausgebaute Bahnverbindung.
- » Da diese Verbindungen über niedersächsisches Gebiet verlaufen, profitiert auch das Umland von ihnen und es bestehen entsprechend **ausgeprägte Pendelbeziehungen**.

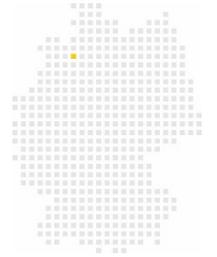
Bremerhaven schlechter überregional angebunden

- » Die **Küstenlage Bremerhavens ist nachteilig für die verkehrliche Erreichbarkeit**. Mit dem Fahrplanwechsel 2024 ist Bremerhaven kein Halt mehr für den Schienenpersonenfernverkehr. Im Gegensatz zu Bremen ist die Stadt darüber hinaus deutlich schlechter in das überregionale Straßennetz eingebunden.
- » **Bremen** hingegen ist sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene **sehr gut erreichbar** und daher eng mit anderen Metropolen wie Hannover, Hamburg und dem Ruhrgebiet verbunden.

Strukturindikatoren

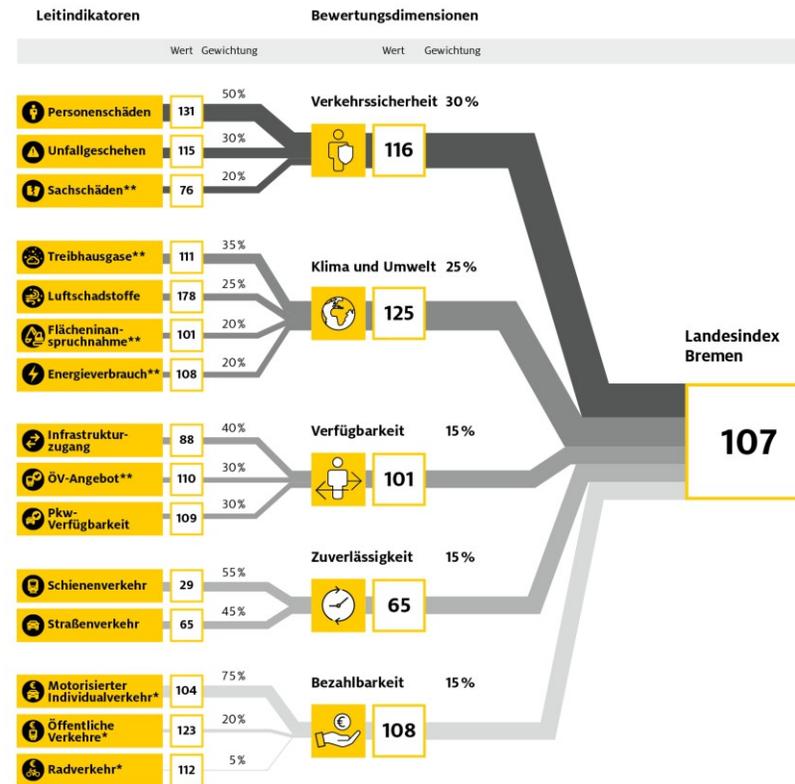
Bevölkerungsdichte	1.680	EW pro qkm Landesfläche
Verfügbares Einkommen	26.048	€ pro Person und Jahr
Pkw-Dichte	427	Fahrzeuge/1.000 EW
Fahrleistung der Pkw	10.816	km pro Jahr
Dichte an Carsharing-Fahrzeugen	0,93	Fahrzeuge /1.000 EW
Dichte an Elektrofahrzeugen	11,86	Fahrzeuge /1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	3,95	Unfälle mit Personenschäden/1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	17,0	Verkehrstote/Mio. EW
CO ₂ -Emissionen des Verkehrs	k. A.	t / EW und Jahr
Stickstoffdioxid-Belastung	23,0	Jahresmittelwert NO ₂ µg pro cbm
Energieverbrauch des Verkehrs	k. A.	PJ/Mio. EW
Verkehrsqualität	135,7	Staukilometer pro km Autobahnlänge
Verkehrsfläche	21,6	Anteil an der Siedlungsfläche in %

Bremen



Verkehrskarakteristik zwischen Stadtstaat und Flächenland

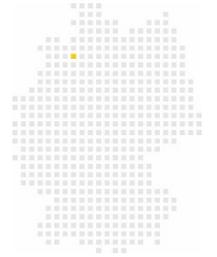
- » Das Land Bremen weist ähnliche verkehrliche Kennzahlen auf wie die anderen beiden Stadtstaaten Berlin und Hamburg. Auffällig ist, dass Bremen deutlich weniger **Staukilometer** pro Autobahnkilometer aufweist, sich diese im Vergleich zu 2022 allerdings mehr als verdoppelt haben und 2023 auf dem Wert von 2019 lagen.
- » Die besondere Situation mit zwei räumlich voneinander getrennten Städten mit unterschiedlich gut ausgebauten Angeboten des ÖPNV hinterlässt bei der Aggregation der Daten Spuren. So war die **durchschnittliche Fahrleistung** von Pkw in Bremen über Jahre eher **auf dem Niveau eines Flächenlandes**.
- » Auch wenn sich Bremen insbesondere in den letzten beiden Jahren bezogen auf die **Verkehrssicherheit** stark verbessert hat, ereignen sich hier nach Hamburg und Schleswig-Holstein je EW die meisten Unfälle mit Personenschäden. Allerdings sorgen die geringen Geschwindigkeiten im Stadtverkehr dafür, dass nur sehr selten Menschen getötet werden.



* Werte geben (teilweise) den Bundesdurchschnitt wieder, ** Berechnungsweise weicht vom Bundesdurchschnitt ab

Ergebnisse des Landesindex HB, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

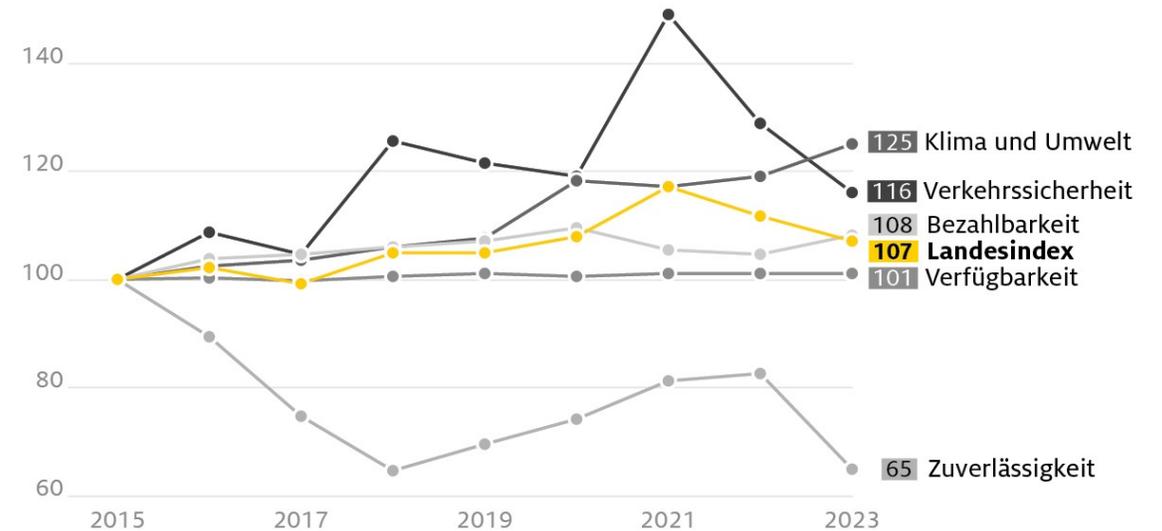
Bremen



Index deutlich unter dem Bundesindex und mit negativer Entwicklung

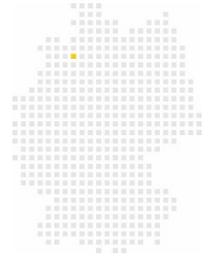
- » Der **Landesindex** sank 2023 gegenüber dem Vorjahr von 112 Punkte auf **107 Punkte**.
- » Hauptgründe für den Rückgang sind die **gesunkene Verkehrssicherheit** und **Zuverlässigkeit**. Einzig die Bewertungsdimension **Klima und Umwelt** konnte sich im Vergleich zum Vorjahr aufgrund niedrigeren Luftschadstoffemissionen **deutlich verbessern**.
- » Die Bewertungsdimension **Verfügbarkeit** verharrt seit Jahren um den Ausgangswert von 2015.

Entwicklung des Landesindex

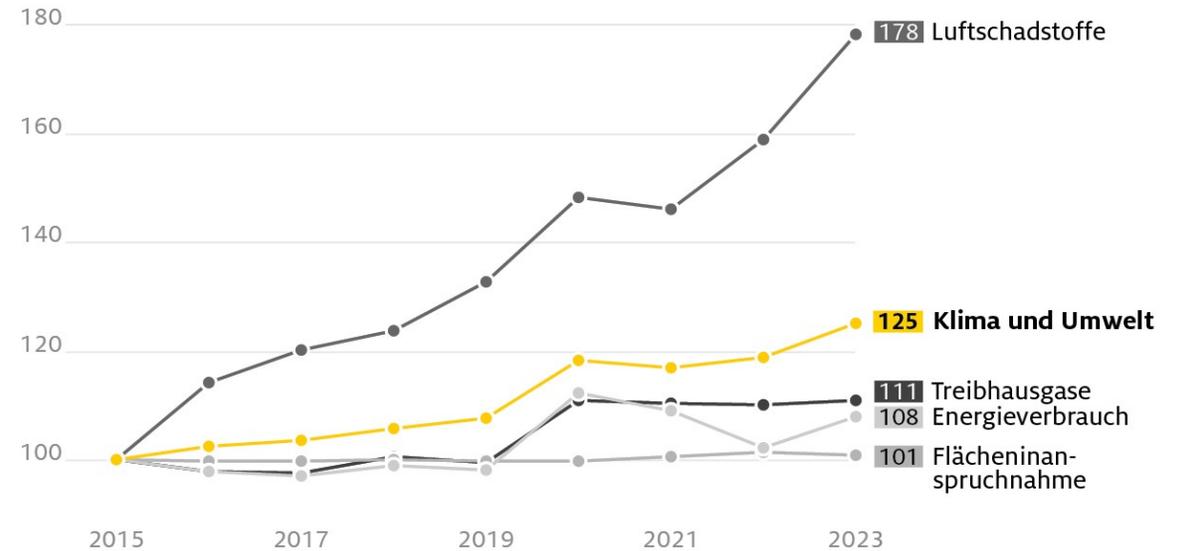
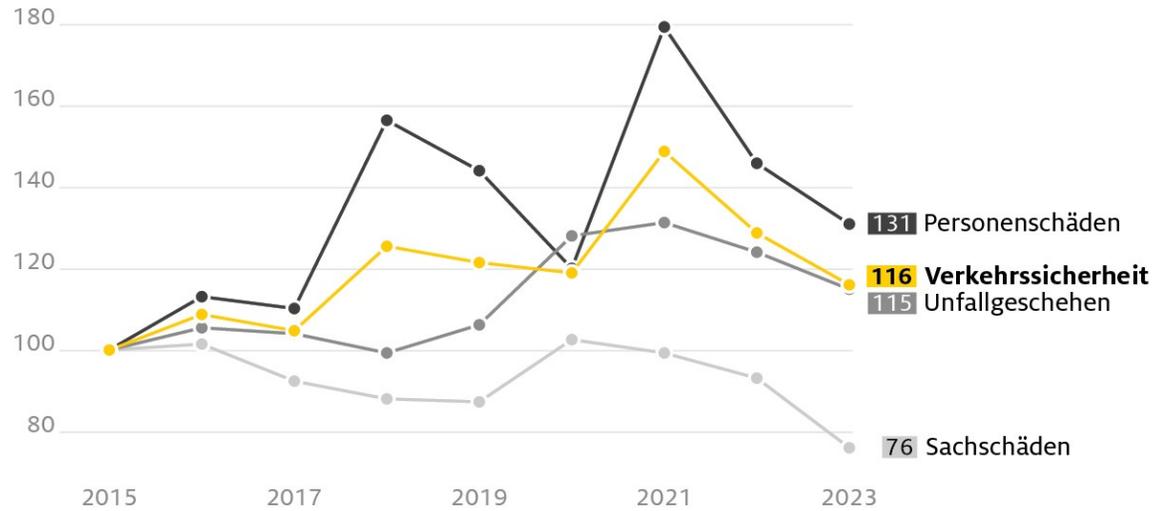


Entwicklung der Bewertungsdimensionen in HB seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Bremen

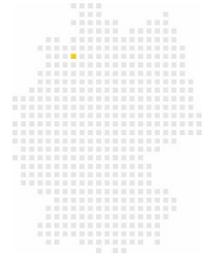


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

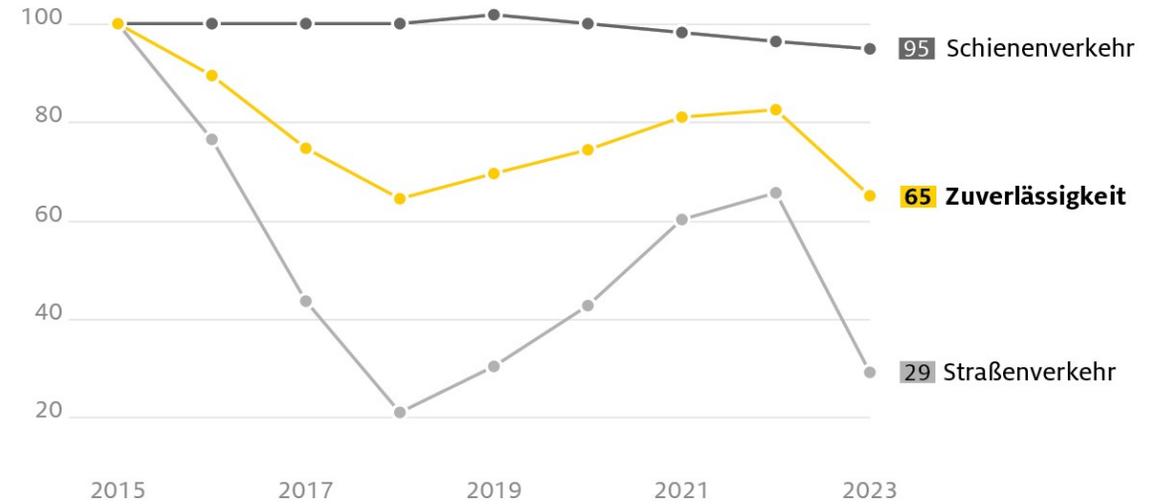
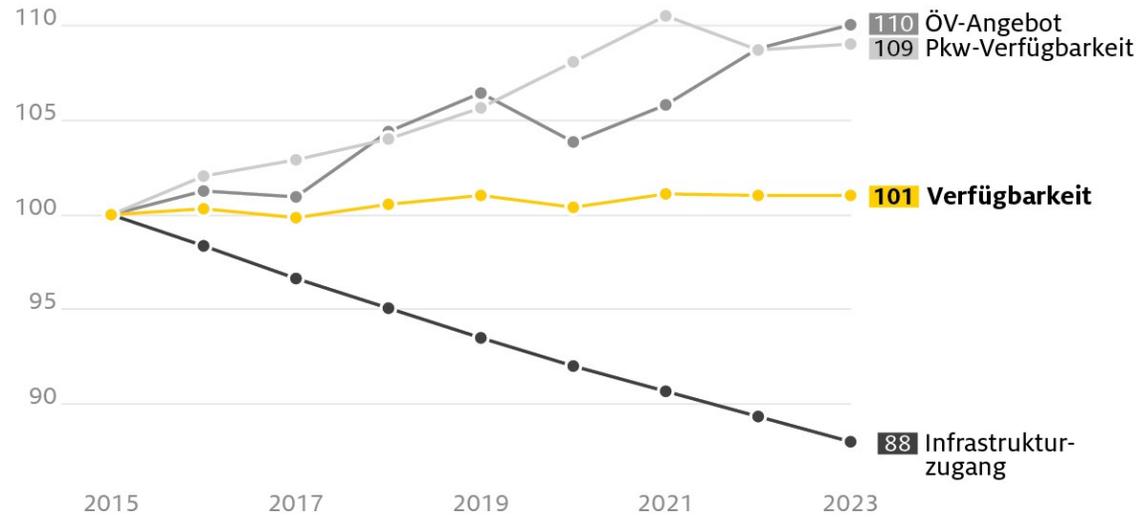


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in HB seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Bremen



Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

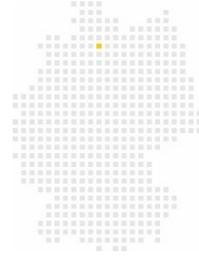


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in HB seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Hamburg

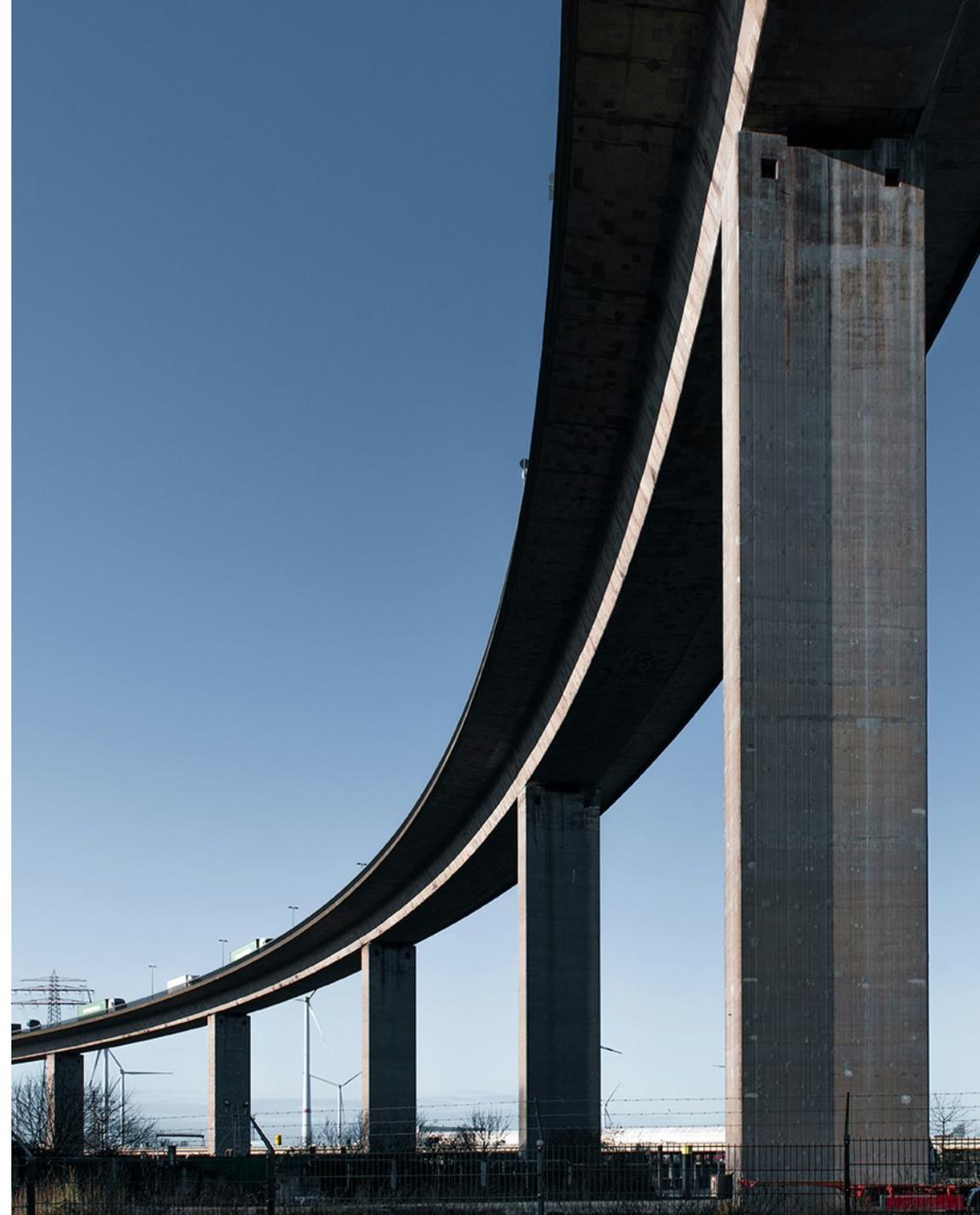


Hamburg



Zweitgrößte Stadt Deutschlands mit überregionaler Bedeutung

- » Der Stadtstaat Freie und Hansestadt Hamburg ist die zweitgrößte Stadt Deutschlands. Hamburg ist einer der **bedeutendsten Hafen- und Logistikstandorte** der Bundesrepublik und hat dadurch eine starke, überregionale Bedeutung als **Wirtschaftsmotor und Beschäftigungszentrum** unterschiedlichster Branchen.
- » Die Metropolregion Hamburg erstreckt sich über weite Teile Niedersachsens und Schleswig-Holsteins sowie bis weit nach Mecklenburg-Vorpommern hinein und entfaltet dort eine ausgeprägte Sogwirkung, die sich in **starken Pendlerverflechtungen** niederschlägt.
- » Die Bevölkerungszahl lag 2023 nahe 1,9 Mio. EW. Die Bevölkerungsdichte ist wie bei allen Stadtstaaten im Ländervergleich hoch, **im Vergleich der Großstädte** ist Hamburg aber rechnerisch eher **dünn besiedelt**: In München leben statistisch pro Quadratkilometer doppelt so viele Menschen wie in Hamburg.



Hamburg



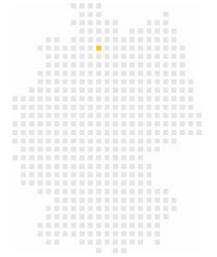
Hafen sorgt für gute Verkehrsinfrastruktur

- » Hamburg verdankt seine herausragende Stellung als Logistikstandort unter anderem dem Hafen. Mit einem jährlichen Umschlag von knapp 7,8 Mio. Twenty-Foot Equivalent Units (TEU) an Containern belegte der **Hamburger Hafen in Europa 2024 Platz drei**.
- » Auch wenn der Güterverkehr nicht in die Ergebnisse des Mobilitätsindex einfließt: Die Logistikfunktion Hamburgs sorgt für eine **gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur**.
- » Hamburg ist sowohl für den Schienen- als auch für den Straßenverkehr **Knotenpunkt überregional bedeutsamer Achsen**. Zudem verfügt das Bundesland über den fünftgrößten Flughafen Deutschlands.

Strukturindikatoren

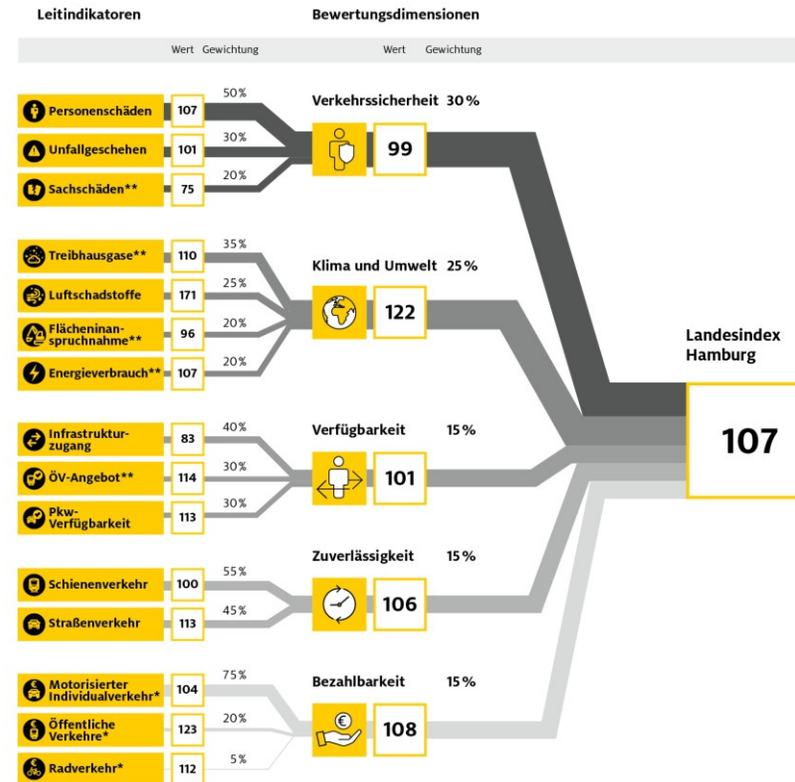
Bevölkerungsdichte	2.467	EW pro qkm Landesfläche
Verfügbares Einkommen	29.620	€ pro Person und Jahr
Pkw-Dichte	435	Fahrzeuge/1.000 EW
Fahrleistung der Pkw	10.144	km pro Jahr
Dichte an Carsharing-Fahrzeugen	3,04	Fahrzeuge /1.000 EW
Dichte an Elektrofahrzeugen	19,21	Fahrzeuge /1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	4,01	Unfälle mit Personenschäden/1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	20,9	Verkehrstote/Mio. EW
CO ₂ -Emissionen des Verkehrs	1,68	t / EW und Jahr
Stickstoffdioxid-Belastung	30,0	Jahresmittelwert NO ₂ µg pro cbm
Energieverbrauch des Verkehrs	31,6	PJ/Mio. EW
Verkehrsqualität	288,9	Staukilometer pro km Autobahnlänge
Verkehrsfläche	21,1	Anteil an der Siedlungsfläche in %

Hamburg



Hohe Verkehrsdichte sorgt für hohe Stau- und Unfallzahlen

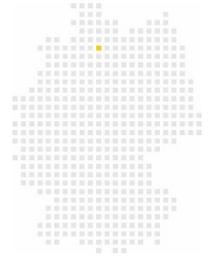
- » Die gute infrastrukturelle Erschließung Hamburgs und seine zentrale Lage zwischen Niedersachsen und Schleswig-Holstein bedingen zahlreiche **Durchgangs- und Pendelverkehre**. Wenig überraschend wies Hamburg mit 289 Kilometer Stau je Autobahnkilometer die **höchste Stauhäufigkeit aller Bundesländer** auf.
- » Abseits der großen Verkehrsachsen herrscht in Hamburg **dichter Stadtverkehr**. Die Motorisierungsquote ist, wie für Metropolen üblich, im Ländervergleich aber eher niedrig.
- » Wie in allen Stadtstaaten steht in Hamburg je EW nur ein **kleines übergeordnetes Straßennetz** zur Verfügung. Dementsprechend hoch sind die Verkehrsdichte und die Anzahl der Unfälle je EW, welche allerdings bedingt durch die niedrigen Geschwindigkeiten im Stadtverkehr selten tödlich enden.
- » Hamburg verfügt vor Berlin über das mit Abstand umfangreichste Carsharing-Angebot je EW auf Ebene der Bundesländer.



* Werte geben (teilweise) den Bundesdurchschnitt wieder, ** Berechnungsweise weicht vom Bundesdurchschnitt ab

Ergebnisse des Landesindex HH, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

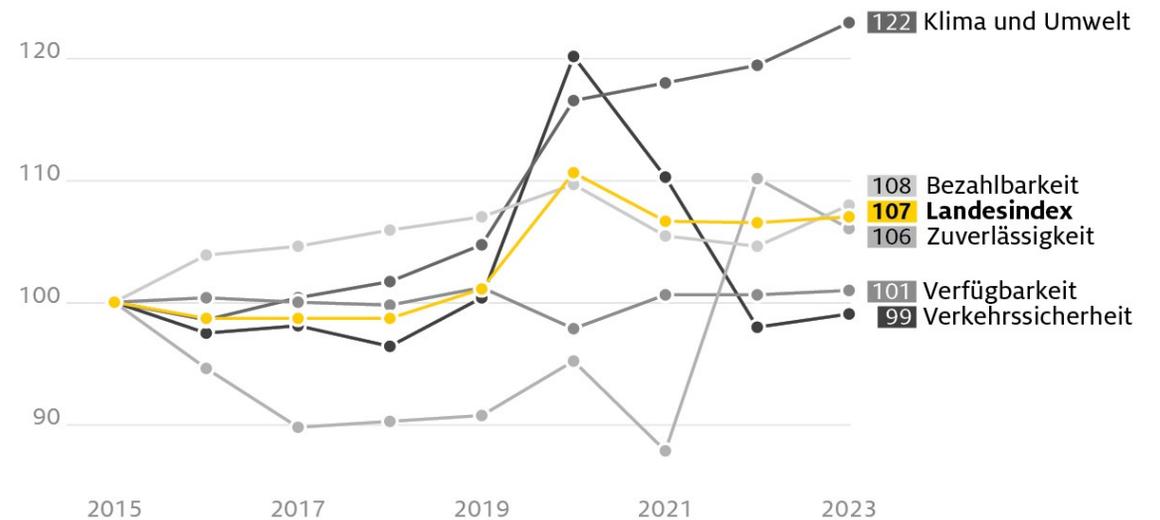
Hamburg



Index deutlich unter dem Bundesindex und mit konstanter Entwicklung

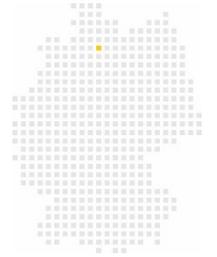
- » Der **Landesindex** ist 2023 gegenüber dem Vorjahr geringfügig gestiegen und lag bei **107 Punkten**.
- » Die **Zuverlässigkeit sank 2023** wegen des Anstiegs des Staugeschehens wieder. Die Pünktlichkeit im SPNV blieb auf einem hohen Niveau.
- » Die Bewertungsdimension **Klima und Umwelt** konnte sich durch gesunkene Schadstoffemissionen **leicht verbessern**. Auch alle anderen Bewertungsdimensionen wiesen leichte Zuwächse auf.
- » Insgesamt lag der **Landesindex unter dem Bundesindex**. Hauptursache hierfür war die deutlich **schlechtere Verkehrssicherheit** im Vergleich zum Bundesindex.

Entwicklung des Landesindex

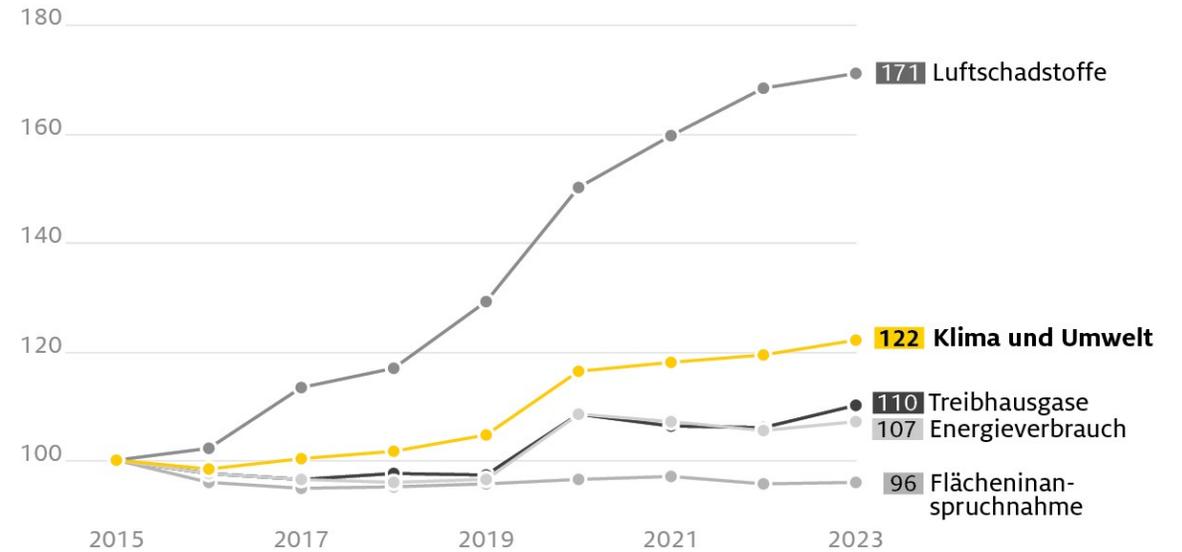
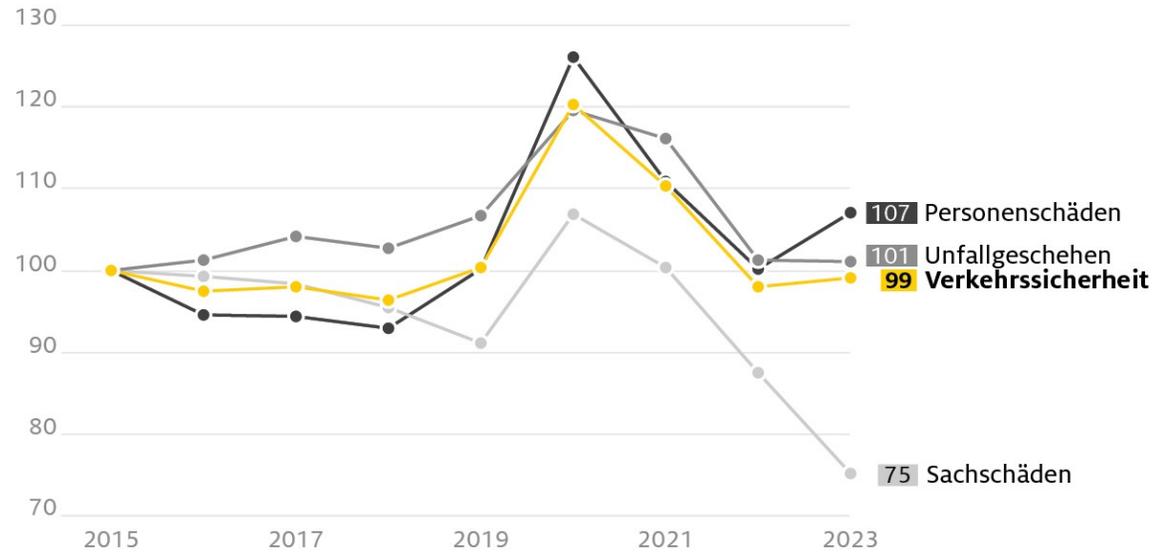


Entwicklung der Bewertungsdimensionen in HH seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Hamburg

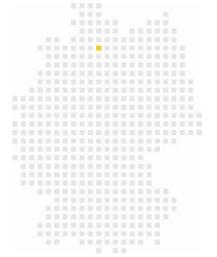


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

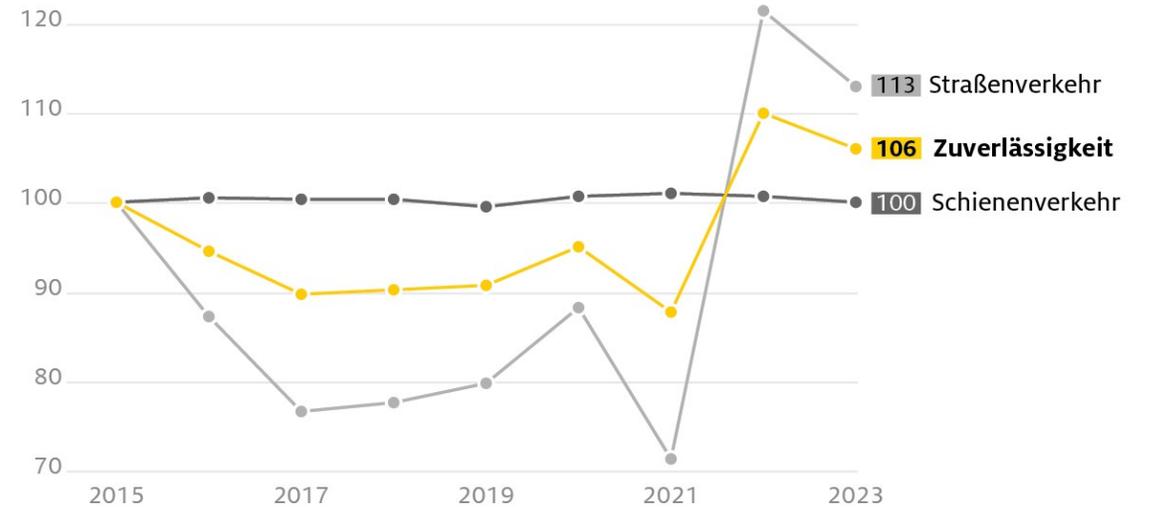
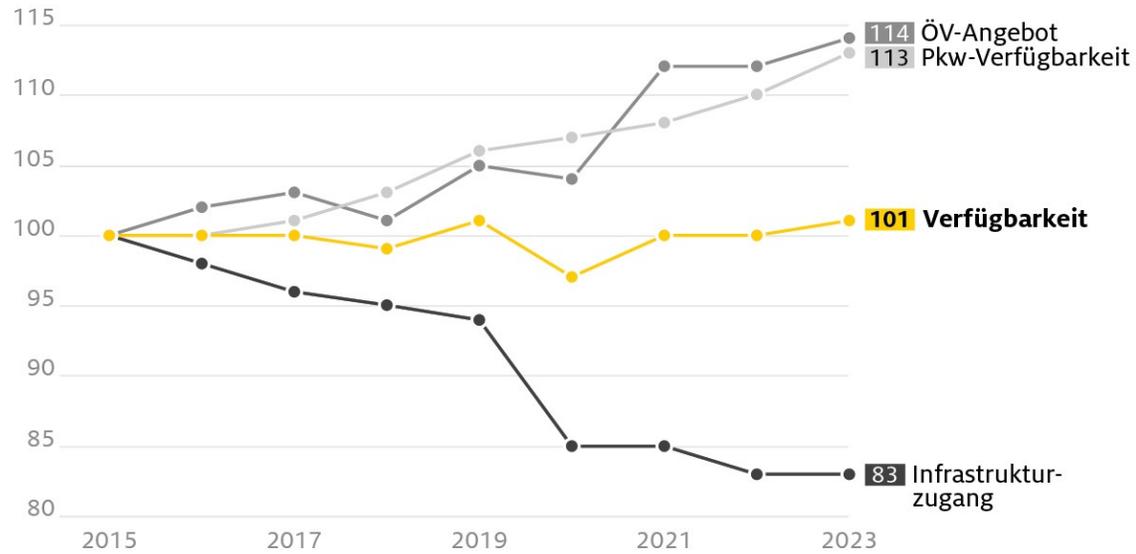


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in HH seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Hamburg



Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015



Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in HH seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Hessen



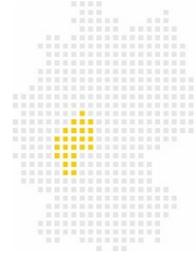
14.-16. Mai 2024
Messe Karlsruhe

IT-TRANS

Next Stop IT-TRANS!
Ready for the future of mobility

REGIO

Hessen



Starker Wirtschaftsraum gerade in Südhessen

- » Flächenmäßig ist Hessen Deutschland siebtgrößtes Bundesland, bezogen auf die Bevölkerungszahl liegt es auf Platz fünf. Hessen zählt mit einer Bevölkerungsdichte von ca. 297 EW pro Quadratkilometer zu den dicht besiedelten Bundesländern.
- » Es gehört darüber hinaus zu den **wirtschaftlich starken Regionen** Deutschlands mit einem hohen Pro-Kopf-Einkommen und wichtigen Wirtschaftszentren mit hoher überregionaler Strahlkraft.
- » Während sich im Norden Hessens überwiegend ländliche Regionen finden, wird das Bundesland im Süden von der **Metropolregion Rhein-Main** geprägt. Zu dieser zählen die Großstädte Frankfurt am Main, Wiesbaden und Darmstadt.
- » Die Metropolregion erstreckt sich bis Rheinland-Pfalz und Bayern und ist gut durch Verkehrsinfrastruktur und den ÖPNV erschlossen. Auf diesen existieren **intensive Pendelbeziehungen auch über die Landesgrenzen** hinweg.



Hessen



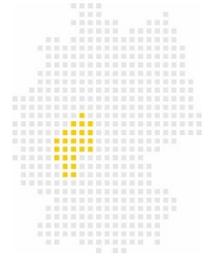
Zentrale Lage sorgt für gute Verkehrsanbindung

- » Geografisch kann man den Kernraum Hessens als Herz Deutschlands bezeichnen. Durch diese **zentrale Lage** und die wirtschaftliche Bedeutung der Region ist eine **überregionale Verkehrsanbindung wichtig**.
- » Dies spiegelt sich sowohl im Luftverkehr wider, beispielsweise durch den **größten deutschen Flughafen** in Frankfurt am Main, als auch als **Schnittpunkt wichtiger nationaler Autobahnen** wie der A3, der A5 oder der A7.
- » Daneben **profitiert auch der Schienenverkehr** von der **günstigen Lage** entlang wichtiger Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen. In Summe verfügt die Metropolregion Rhein-Main über eine gute Erreichbarkeit mit unterschiedlichsten Verkehrsmitteln.

Strukturindikatoren

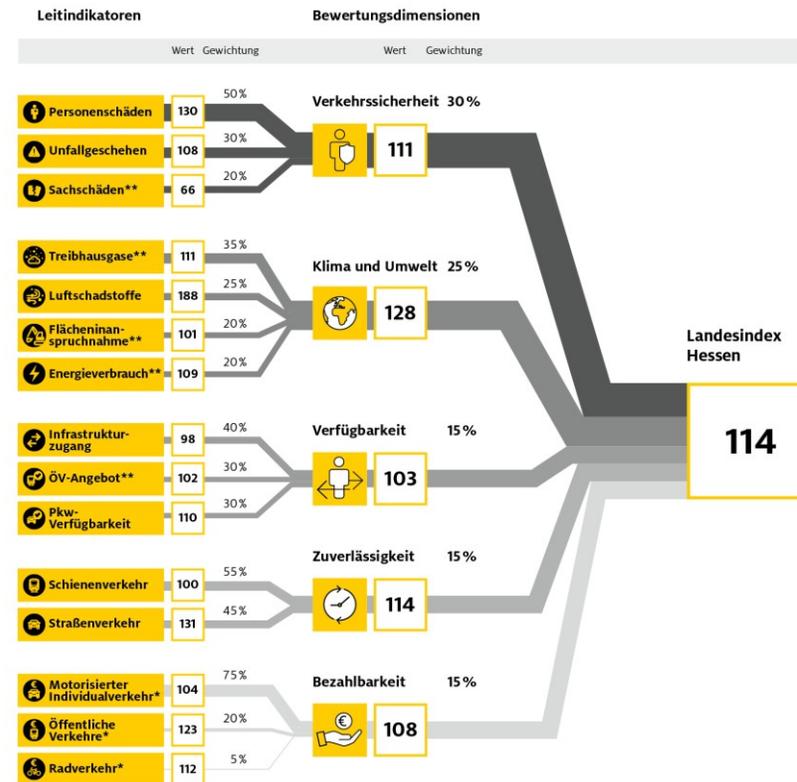
Bevölkerungsdichte	297	EW pro qkm Landesfläche
Verfügbares Einkommen	28.826	€ pro Person und Jahr
Pkw-Dichte	622	Fahrzeuge/1.000 EW
Fahrleistung der Pkw	11.077	km pro Jahr
Dichte an Carsharing-Fahrzeugen	0,28	Fahrzeuge /1.000 EW
Dichte an Elektrofahrzeugen	23,29	Fahrzeuge /1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	3,07	Unfälle mit Personenschäden/1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	31,5	Verkehrstote/Mio. EW
CO ₂ -Emissionen des Verkehrs	1,94	t / EW und Jahr
Stickstoffdioxid-Belastung	27,2	Jahresmittelwert NO ₂ µg pro cbm
Energieverbrauch des Verkehrs	55,8	PJ/Mio. EW
Verkehrsqualität	76,6	Staukilometer pro km Autobahnlänge
Verkehrsfläche	41,9	Anteil an der Siedlungsfläche in %

Hessen



Verkehrsdrehscheibe mit hohen Belastungen und nachhaltigen Lösungsansätzen

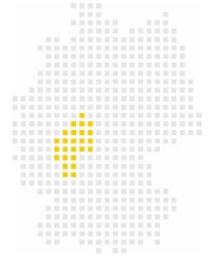
- » Im Bundesländervergleich nimmt nur in Rheinland-Pfalz die Verkehrsfläche einen größeren Anteil an der Siedlungsfläche ein.
- » Bei der **Stauintensität lag Hessen auf Platz drei** der Flächenländer. Die große Bedeutung des Pkw zeigt sich in der **überdurchschnittlich hohen Motorisierungsquote**. Zudem ist das Land stark von Transitverkehren betroffen.
- » In Hessen wird wegen des Frankfurter Flughafens so viel Kerosin verbraucht wie in keinem anderen Bundesland. Dies führt zu einem ausgesprochen **hohen Energieverbrauch** im Verkehr je EW.
- » Besondere Anstrengungen lassen sich bei dem **Ausbau der überregionalen Radschnellwege** erkennen. Zudem werden von den Kommunen Aktivitäten in Richtung Mobilitätswandel angestoßen. Beispielsweise wird im Rahmen von Green-City-Masterplänen versucht, die Belastung mit Luftschadstoffen (Stickoxide und Feinstaub) zu senken.



* Werte geben (teilweise) den Bundesdurchschnitt wieder, ** Berechnungsweise weicht vom Bundesdurchschnitt ab

Ergebnisse des Landesindex HE, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

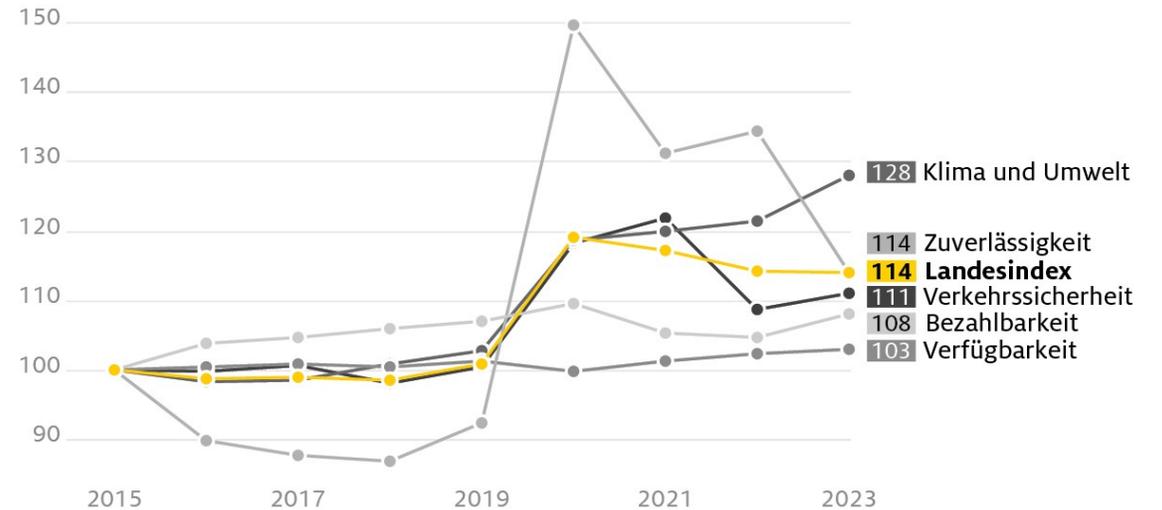
Hessen



Index über dem Bundesindex und mit konstanter Entwicklung

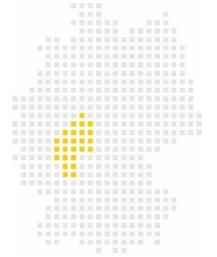
- » Der Landesindex blieb auf dem Niveau des Vorjahres und somit bei **114 Punkten**.
- » Besonders die Bewertungsdimension **Klima und Umwelt** verbesserte sich deutlich aufgrund des geringeren Treibhausgas- und Schadstoffausstoßes.
- » Der starke **Rückgang der Zuverlässigkeit** verhinderte ein stärkeres Abschneiden des Landesindex.
- » Der **Landesindex lag sechs Punkte über dem Bundesindex**. **Hauptgrund** war die Entwicklung der Bewertungsdimension Klima und Umwelt.

Entwicklung des Landesindex

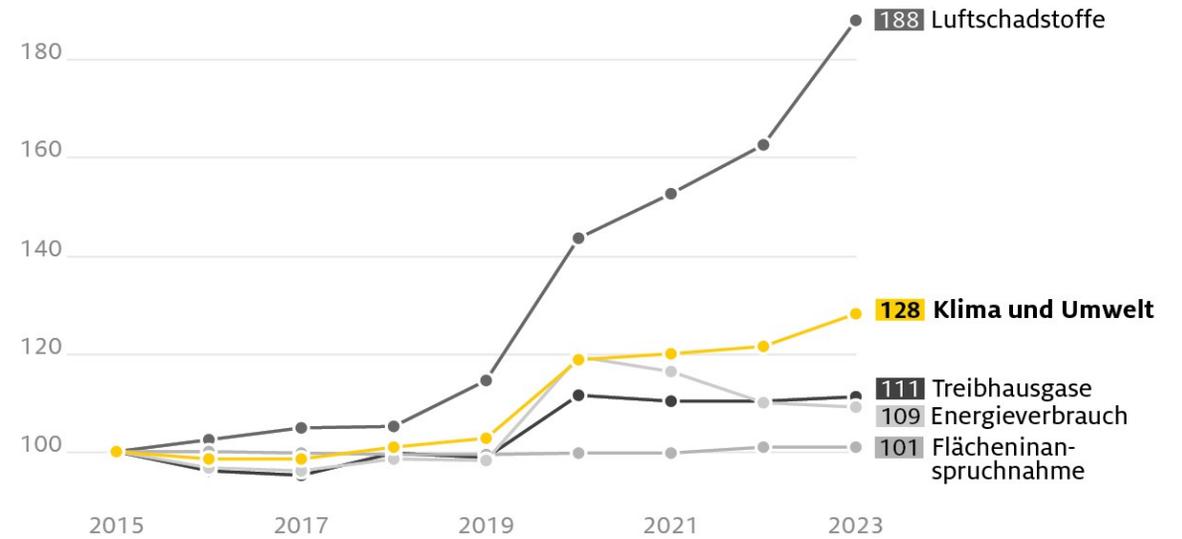
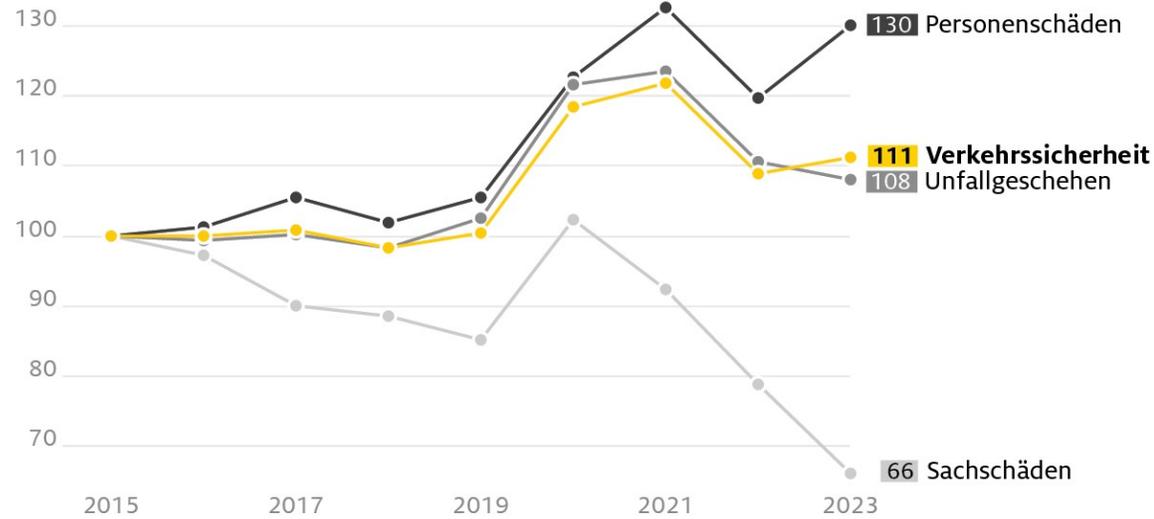


Entwicklung der Bewertungsdimensionen in HE seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Hessen

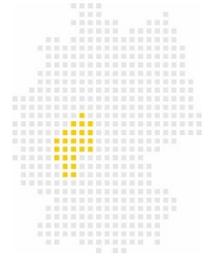


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

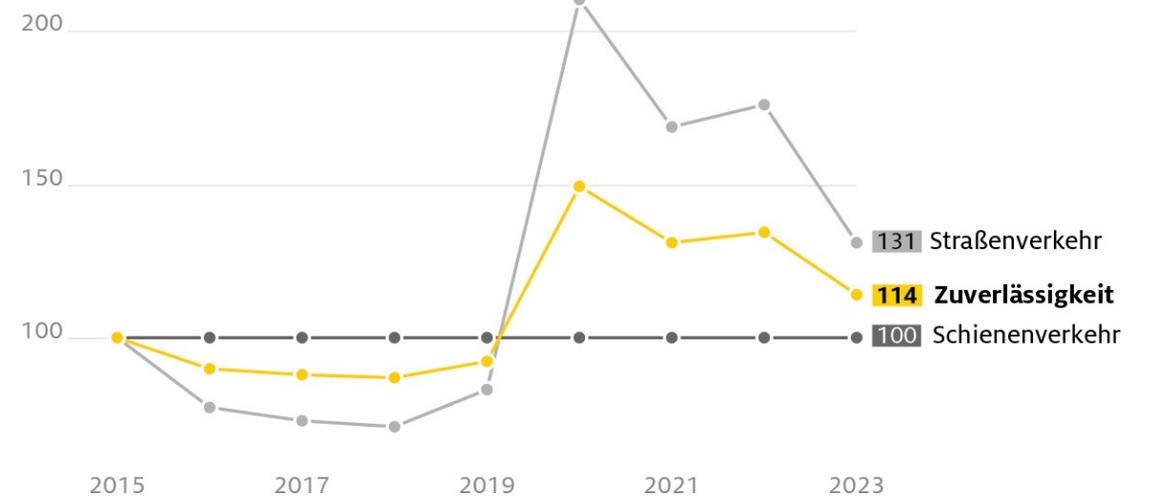
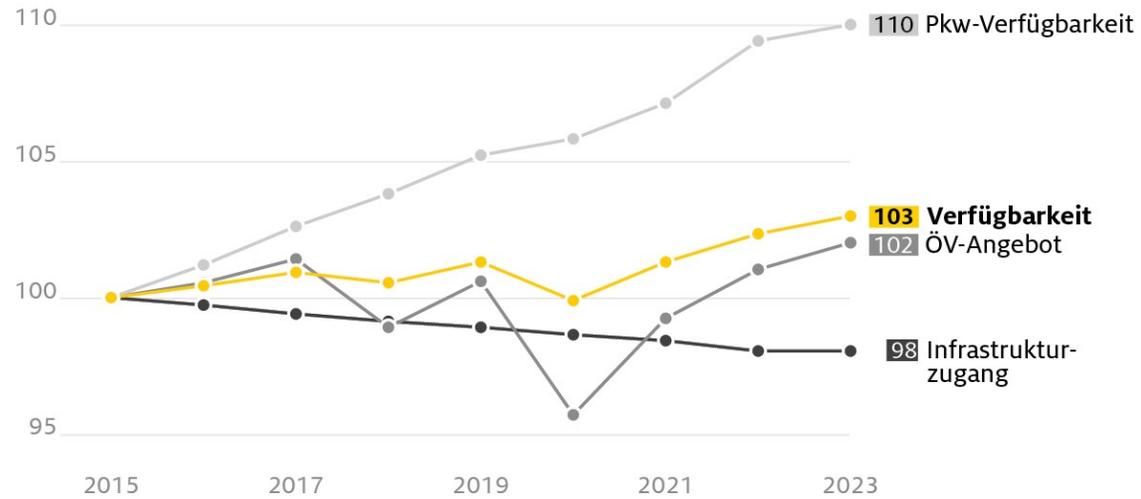


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in HE seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Hessen



Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

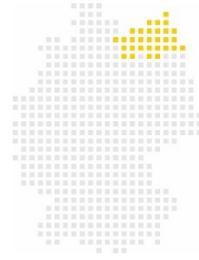


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in HE seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Mecklenburg-Vorpommern



Mecklenburg-Vorpommern



Dünn besiedeltes Bundesland im Küstengebiet

- » Mecklenburg-Vorpommern besitzt die längste Küstenlinie aller Bundesländer und zählt mit Rügen die größte deutsche Insel zu seinem Gebiet.
- » In Deutschland grenzt Mecklenburg-Vorpommern an Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Brandenburg. Entlang dieser Grenzen existieren **intensive Pendelbeziehungen**. Der westliche Teil des Bundeslandes wird zur Metropolregion Hamburg gezählt.
- » Landeseigene **Wirtschaftszentren** sind neben der Hauptstadt **Schwerin** die größeren Küstenstädte **Rostock, Stralsund und Greifswald**. Darüber hinaus ist für den Süden des Landes Neubrandenburg von Bedeutung.
- » Die Landesmitte bildet die Mecklenburgische Seenplatte in der keine bedeutenden Oberzentren zu finden sind. Mecklenburg-Vorpommern hat mit **Abstand die niedrigste Bevölkerungsdichte** aller Bundesländer.



Mecklenburg-Vorpommern



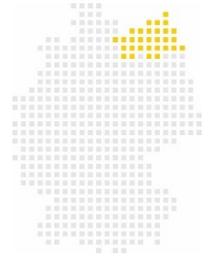
Verkehrsinfrastruktur konzentriert sich auf die Oberzentren

- » Mecklenburg-Vorpommern ist durch den **Schienerverkehr wenig erschlossen**, da seit der Wiedervereinigung zahlreiche Zugverbindungen eingestellt worden sind. Zwar verläuft die sehr gut ausgebaute Hochgeschwindigkeitstrasse Hamburg – Berlin zum Teil durch das Land, die Züge halten aber allenfalls in Ludwigslust.
- » Das **Regionalstreckennetz konzentriert** sich zumeist auf die Verbindung der **Oberzentren**. Richtung Küste und entlang der Grenze zu den westlichen Nachbarländern existieren nur einzelne Querverbindungen.
- » Wie das Schienen- ist auch das Autobahnnetz auf die Erschließung der Oberzentren ausgelegt. Eine zentrale Rolle spielt dabei die A20 Richtung Lübeck, die den Norden mit den westlichen Bundesländern und Polen verbindet. Die A24 verbindet Hamburg und Berlin und verläuft in unmittelbarer Nähe zu Schwerin. Die A19 stellt die Nord-Süd-Verbindung von Rostock nach Berlin her.

Strukturindikatoren

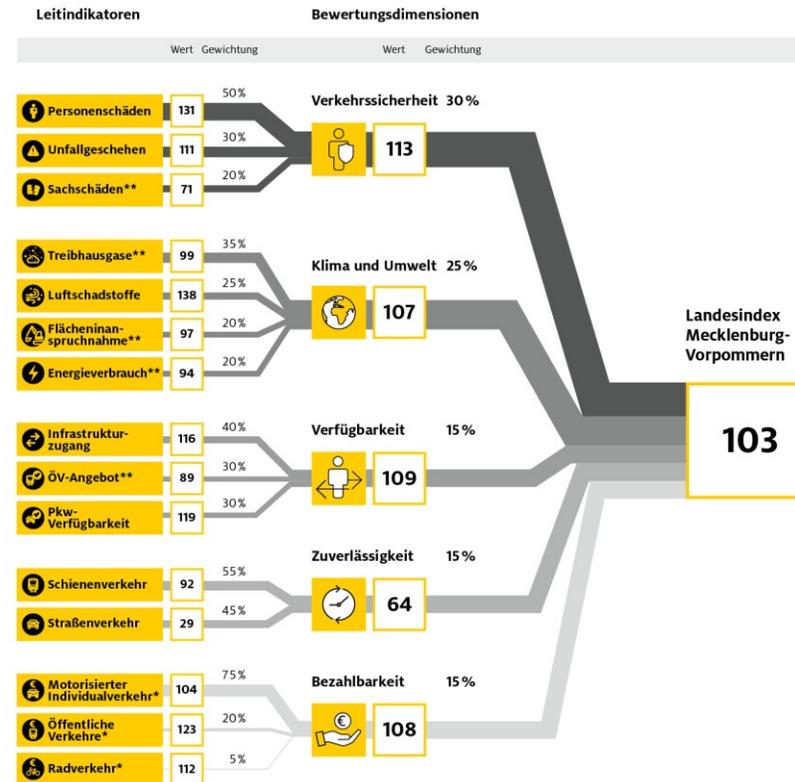
Bevölkerungsdichte	68	EW pro qkm Landesfläche
Verfügbares Einkommen	25.321	€ pro Person und Jahr
Pkw-Dichte	565	Fahrzeuge/1.000 EW
Fahrleistung der Pkw	12.434	km pro Jahr
Dichte an Carsharing-Fahrzeugen	0,05	Fahrzeuge /1.000 EW
Dichte an Elektrofahrzeugen	9,26	Fahrzeuge /1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	3,11	Unfälle mit Personenschäden/1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	59,1	Verkehrstote/Mio. EW
CO ₂ -Emissionen des Verkehrs	k. A.	t / EW und Jahr
Stickstoffdioxid-Belastung	15,8	Jahresmittelwert NO ₂ µg pro cbm
Energieverbrauch des Verkehrs	k. A.	PJ/Mio. EW
Verkehrsqualität	7,6	Staukilometer pro km Autobahnlänge
Verkehrsfläche	36,4	Anteil an der Siedlungsfläche in %

Mecklenburg-Vorpommern



Geringe Erreichbarkeit der ländlichen Räume

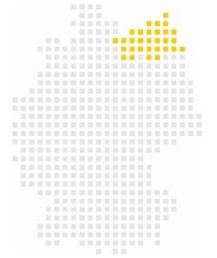
- » Die dünn besiedelten Zwischenräume des Bundeslandes sind lediglich von Landstraßen durchzogen. **Abseits der größeren Städte** wird der ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern **fast ausschließlich durch Busse** und mit niedriger Taktfrequenz erschlossen.
- » Bedingt durch die großen Entfernungen zwischen den Haltestellen in den ländlichen Regionen sind die ÖPNV-Fahrplankilometer hoch, ein attraktives ÖPNV-Angebot ist damit gleichwohl nur selten verbunden.
- » Der Infrastrukturzugang erhöhte sich stetig durch mehr Radwege und bessere Anbindung an internationale Flughäfen durch den Straßenausbau.
- » Die **Autoabhängigkeit ist erheblich**, doch aufgrund der geringen Durchschnittseinkommen ist die **Motorisierungsquote eher niedrig**.
- » Wegen der sehr geringen Verkehrsdichte passieren wenige Unfälle. Diese enden aber besonders oft tödlich. Ursache hierfür ist der hohe Anteil von Landstraßen am Straßennetz, die im Vergleich zu Autobahnen und Bundesstraßen weniger Sicherheitsräume aufweisen.



* Werte geben (teilweise) den Bundesdurchschnitt wieder, ** Berechnungsweise weicht vom Bundesdurchschnitt ab

Ergebnisse des Landesindex MV, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

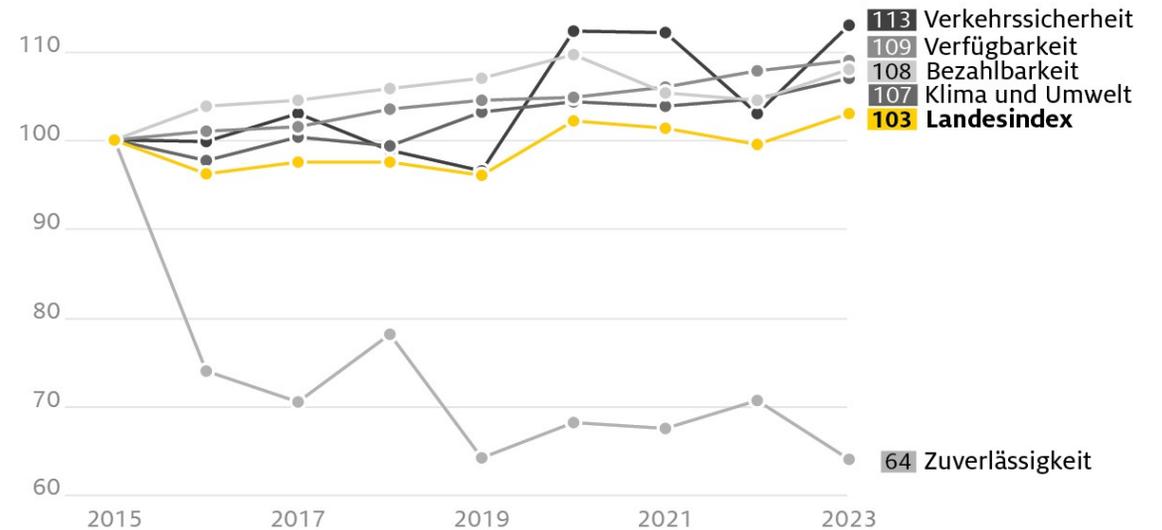
Mecklenburg-Vorpommern



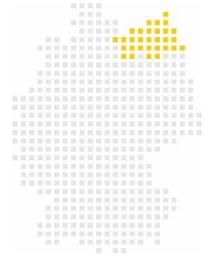
Index deutlich unter dem Bundesindex und mit positiver Entwicklung

- » Der **Landesindex verbesserte sich 2023 im Vergleich zum Vorjahr leicht** von 100 auf **103 Punkte**.
- » Vor allem die Verkehrssicherheit konnte einen starken Anstieg verzeichnen.
- » Der **Landesindex lag deutlich unter dem Bundesindex**. Außerdem war Mecklenburg-Vorpommern das einzige Bundesland, das 2023 einen Indexwert um den Ausgangswert von 2015 hatte. Maßgeblich verantwortlich hierfür war die **Zuverlässigkeit**, deren Wert - trotz der Methodikänderung bei der Staudatenerfassung - weit unter 100 lag.
- » Die negative Entwicklung wurde stark von dem niedrigen Ausgangsniveau 2015 beeinflusst. Das Staugeschehen lässt sich deshalb auch 2023 keinesfalls als problematisch einstufen.

Entwicklung des Landesindex

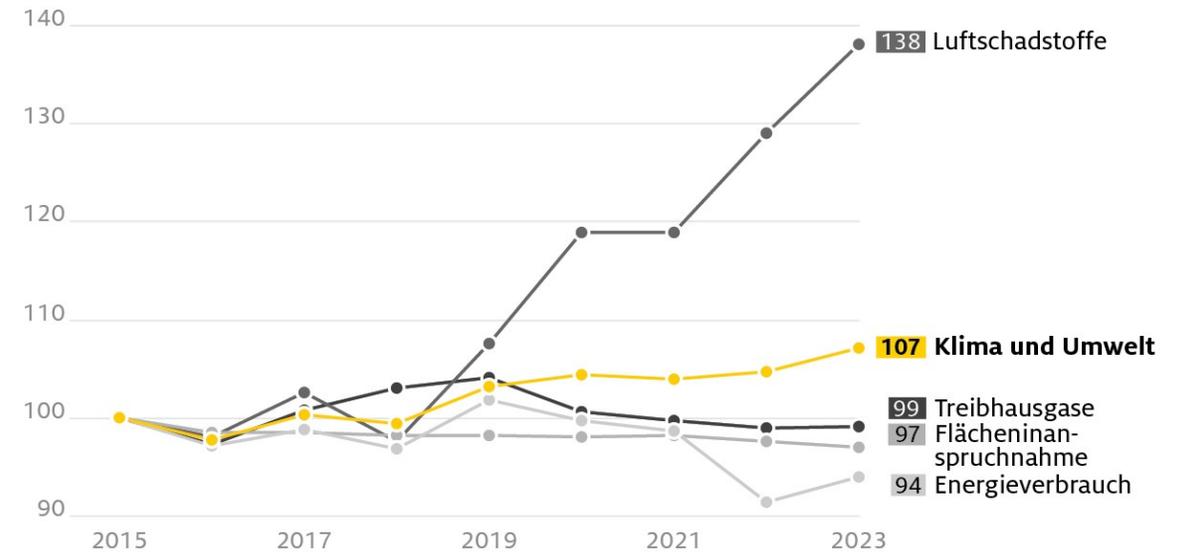
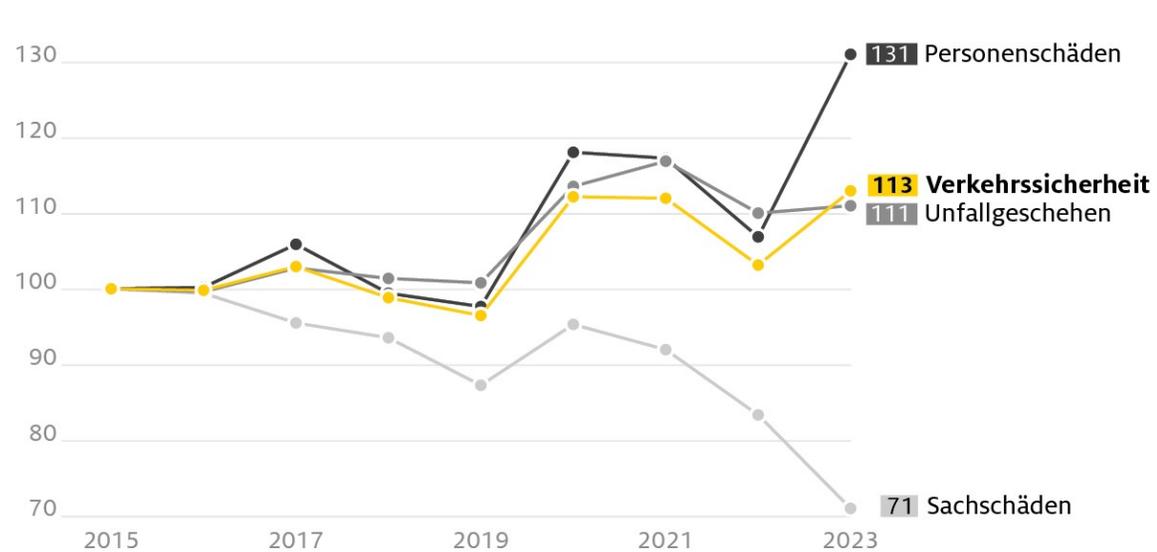


Entwicklung der Bewertungsdimensionen in MV seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen



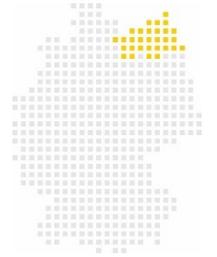
Mecklenburg-Vorpommern

Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

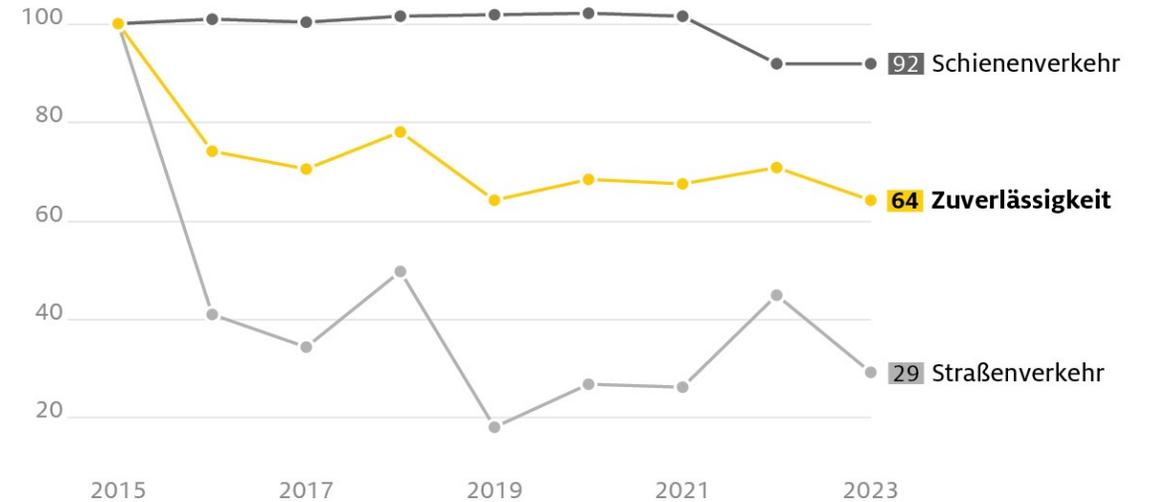
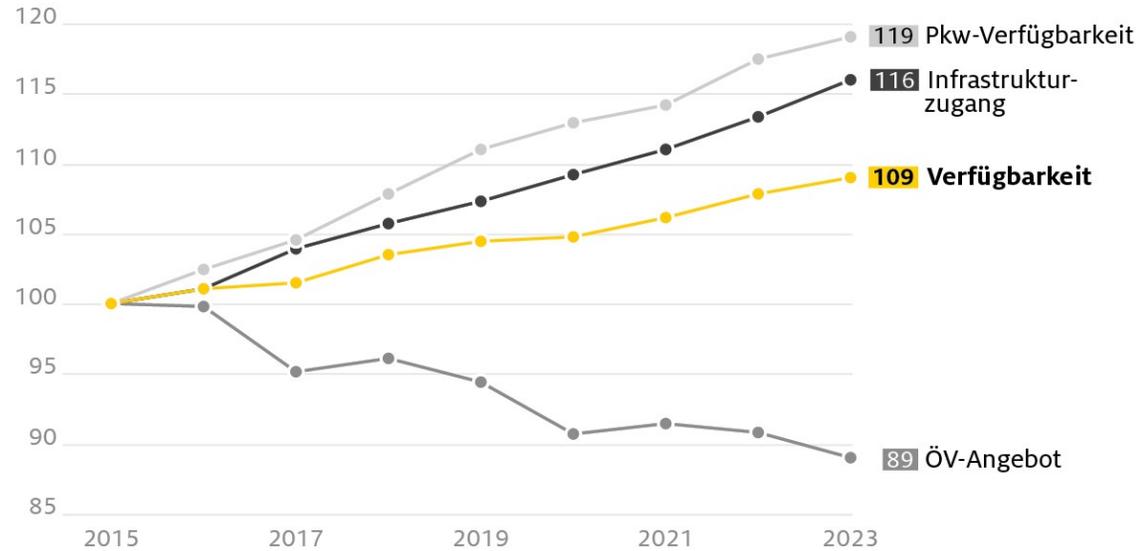


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in MV seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Mecklenburg-Vorpommern



Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

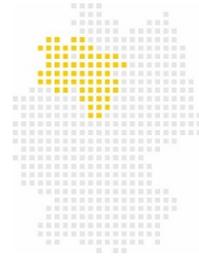


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in MV seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Niedersachsen



Niedersachsen



Ländlich geprägt mit einigen Ballungsräumen

- » Sowohl bezogen auf seine Fläche als auch auf seine Bevölkerungszahl liegt Niedersachsen im Vergleich mit den anderen Bundesländern im oberen Viertel. Die **Bevölkerungsdichte ist allerdings eher gering**, da weite Landesteile ländlich geprägt sind.
- » Die **Metropolregion um Hannover** bildet zusammen mit den bedeutenden **Wirtschaftsstandorten Braunschweig und Wolfsburg** die Ballungsräume des Landes. Zudem wirken sich die bis nach Niedersachsen hineinreichenden **Speckgürtel von Hamburg und Bremen** positiv auf die Bevölkerungsentwicklung bestimmter Regionen aus.
- » Die Landesteile entlang der niederländischen Grenze und der Nordseeküste sind hingegen äußerst dünn besiedelt.



Niedersachsen



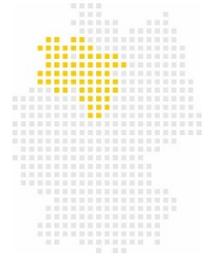
Gute verkehrliche Erschließung nur in Ballungsräumen

- » Die **Ballungsräume** sind durch mehrere Autobahnen **gut miteinander** und mit weiteren Metropolregionen (insbesondere dem Ruhrgebiet, Hamburg und Berlin) **verbunden**.
- » Hannover zählt zu den bedeutendsten Verkehrsknotenpunkten Deutschlands, da sich hier zentrale Nord-Süd- und West-Ost-Verbindungen kreuzen. Von der Landeshauptstadt aus bestehen vielfältige Nahverkehrsverbindungen, die weit ins Umland reichen.
- » Im Schnitt müssen in Niedersachsen aber 28 Minuten bis zum nächsten Fernbahnhof zurückgelegt werden. Damit liegt Niedersachsen bezüglich der **Erreichbarkeit** des Schienenpersonenfernverkehrs verglichen mit anderen Bundesländern **im unteren Drittel**

Strukturindikatoren

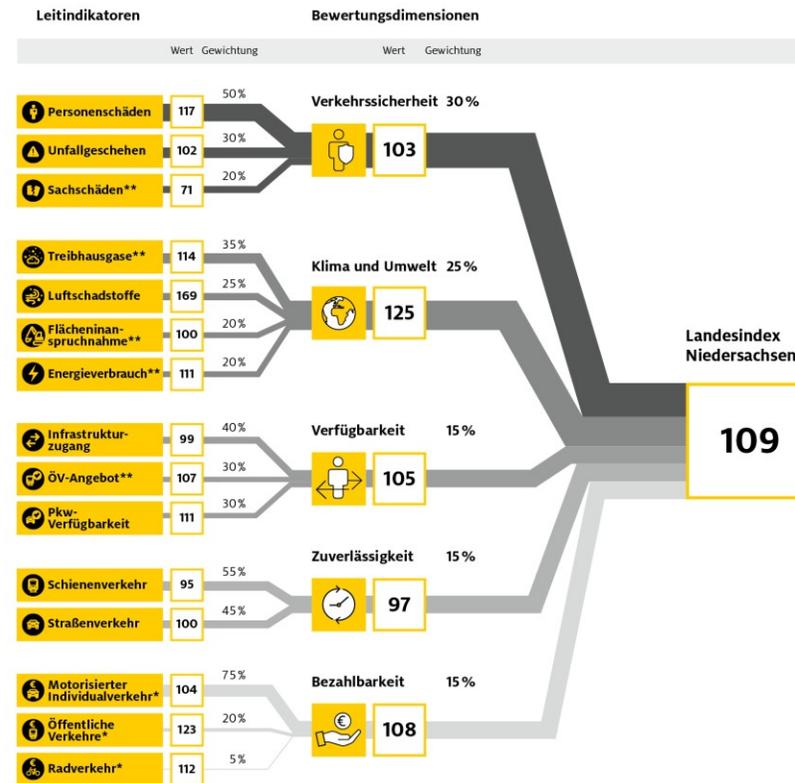
Bevölkerungsdichte	168	EW pro qkm Landesfläche
Verfügbares Einkommen	27.536	€ pro Person und Jahr
Pkw-Dichte	623	Fahrzeuge/1.000 EW
Fahrleistung der Pkw	11.611	km pro Jahr
Dichte an Carsharing-Fahrzeugen	0,15	Fahrzeuge /1.000 EW
Dichte an Elektrofahrzeugen	22,07	Fahrzeuge /1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	4,01	Unfälle mit Personenschäden/1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	43,5	Verkehrstote/Mio. EW
CO ₂ -Emissionen des Verkehrs	1,81	t / EW und Jahr
Stickstoffdioxid-Belastung	25,1	Jahresmittelwert NO ₂ µg pro cbm
Energieverbrauch des Verkehrs	27,6	PJ/Mio. EW
Verkehrsqualität	56,1	Staukilometer pro km Autobahnlänge
Verkehrsfläche	36,6	Anteil an der Siedlungsfläche in %

Niedersachsen



Ländliche Prägung beeinflusst die verkehrlichen Kennzahlen

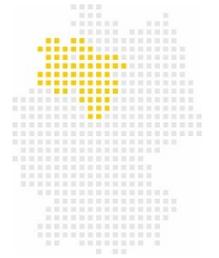
- » Aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte war die **Pkw-Abhängigkeit** mit einer Motorisierungsquote von 607 Pkw je 1.000 Personen vergleichsweise hoch. Damit lag Niedersachsen auf Platz sechs der Bundesländer.
- » Bedingt durch die zum Teil sehr weiten Entfernungen bis zum nächsten Mittel- oder Oberzentrum, war die **Fahrleistung** niedersächsischer Pkw im Ländervergleich **hoch**.
- » Der Straßenverkehr wird zu **großen Teilen auf Landstraßen** erbracht. Dies spielt für die Verkehrssicherheit eine entscheidende Rolle: Die Zahl der **Todesfälle im Straßenverkehr** im Verhältnis zur Einwohnerzahl war nur in Sachsen-Anhalt höher.
- » Bei Energieverbrauch, Ausstoß von Treibhausgasen und Belastung durch Luftschadstoffe lag Niedersachsen nahe der Bundesmittelwerte.



* Werte geben (teilweise) den Bundesdurchschnitt wieder, ** Berechnungsweise weicht vom Bundesdurchschnitt ab

Ergebnisse des Landesindex NI, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

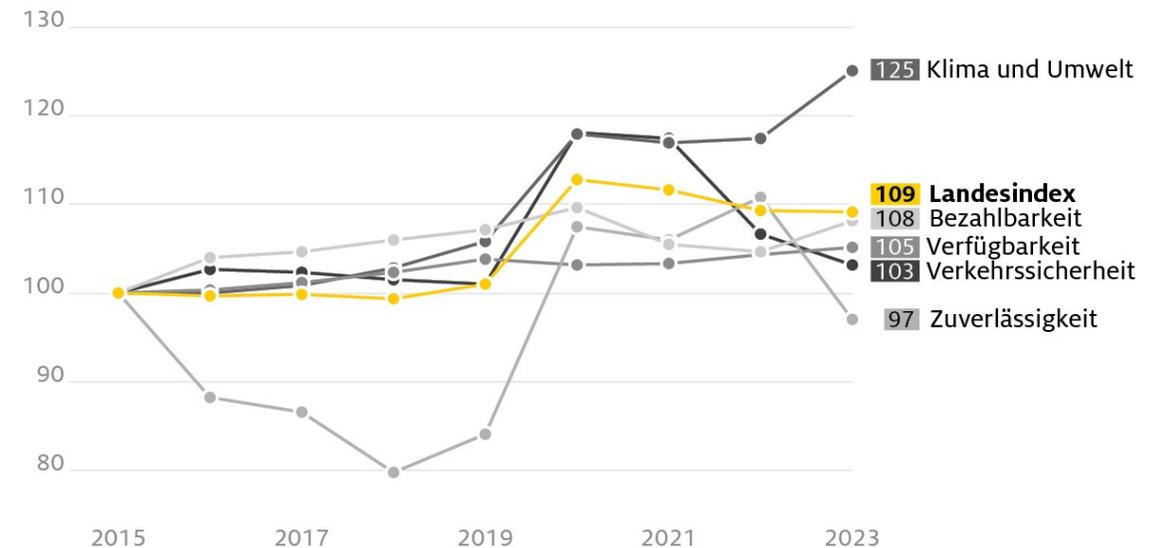
Niedersachsen



Index unter dem Bundesindex und mit konstanter Entwicklung

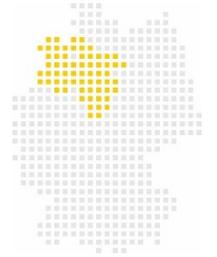
- » Der **Landesindex verharrte 2023 mit 109 Punkten auf dem Niveau des Vorjahres**. Dabei entwickelten sich die Bewertungsdimensionen unterschiedlich.
- » Dem starken **Wachstum** der Bewertungsdimension **Klima und Umwelt** stand ein starker **Rückgang** bei der **Zuverlässigkeit** und der **Verkehrssicherheit** entgegen.
- » Die weiterhin leicht positive Entwicklung der **Verfügbarkeit** war auf den **Ausbau des Carsharing-Angebotes** zurückzuführen.
- » Der **Landesindex lag leicht unter dem Bundesindex**. Hauptursache hierfür war das schlechtere Abschneiden in den Bewertungsdimensionen **Zuverlässigkeit** und **Verkehrssicherheit**.

Entwicklung des Landesindex

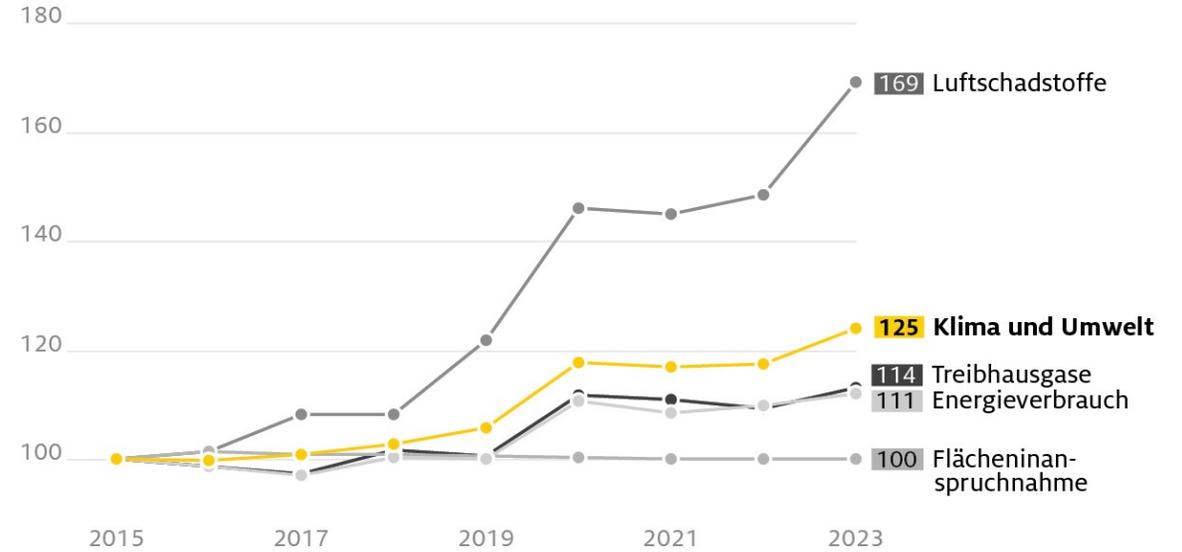
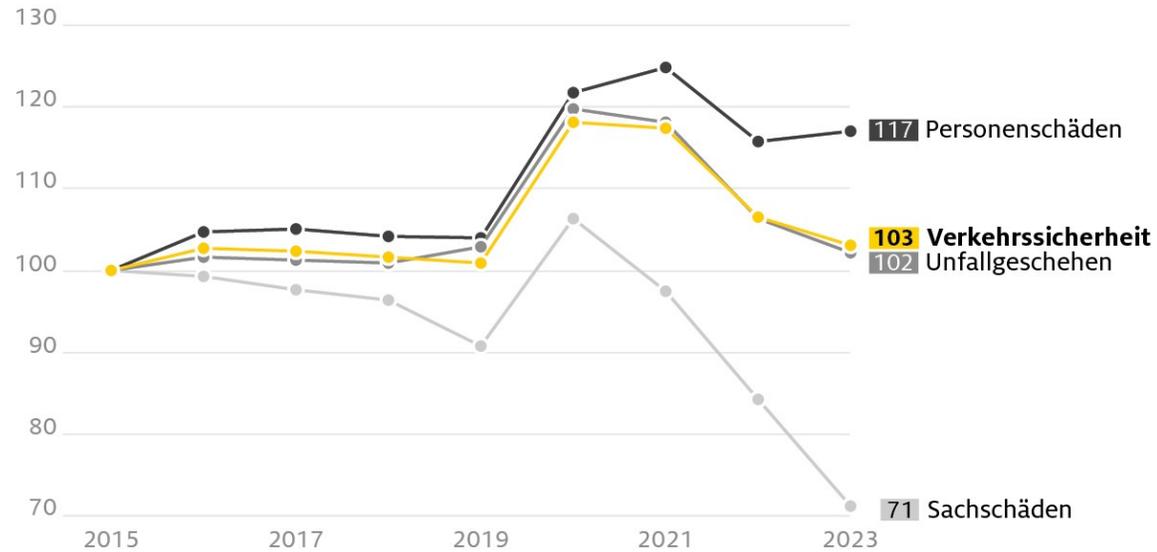


Entwicklung der Bewertungsdimensionen in NI seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Niedersachsen

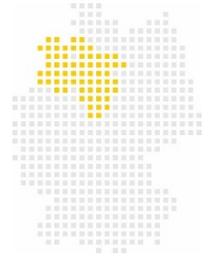


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

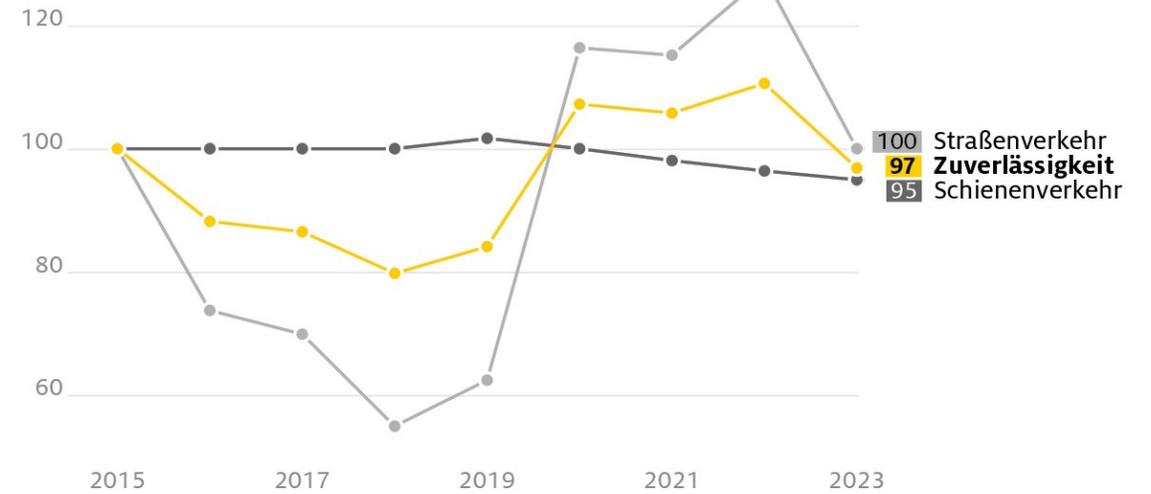
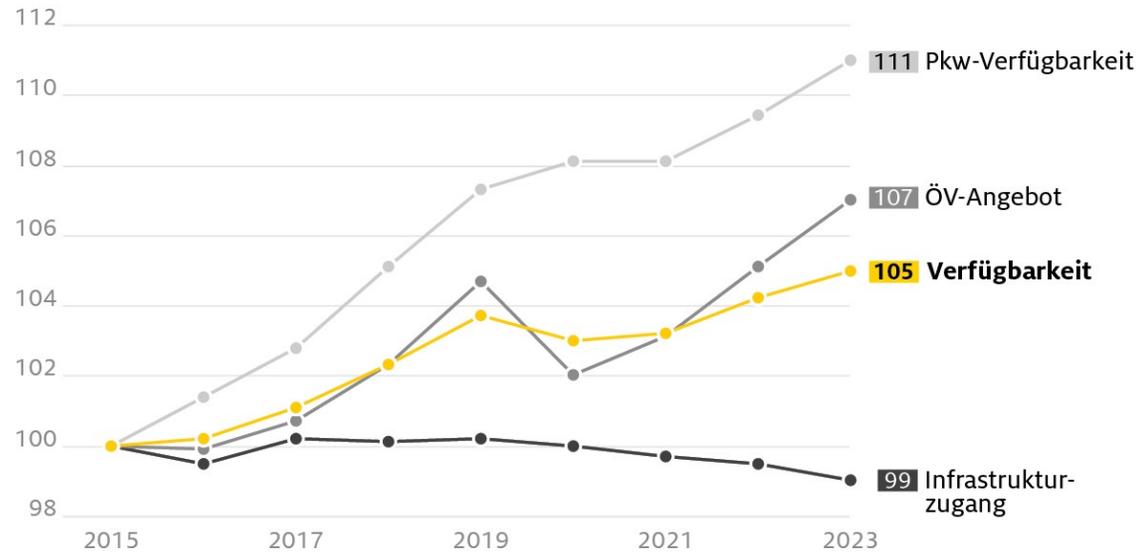


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in NI seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Niedersachsen



Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

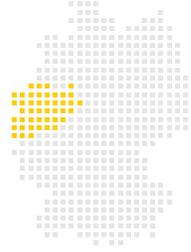


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in NI seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Nordrhein-Westfalen

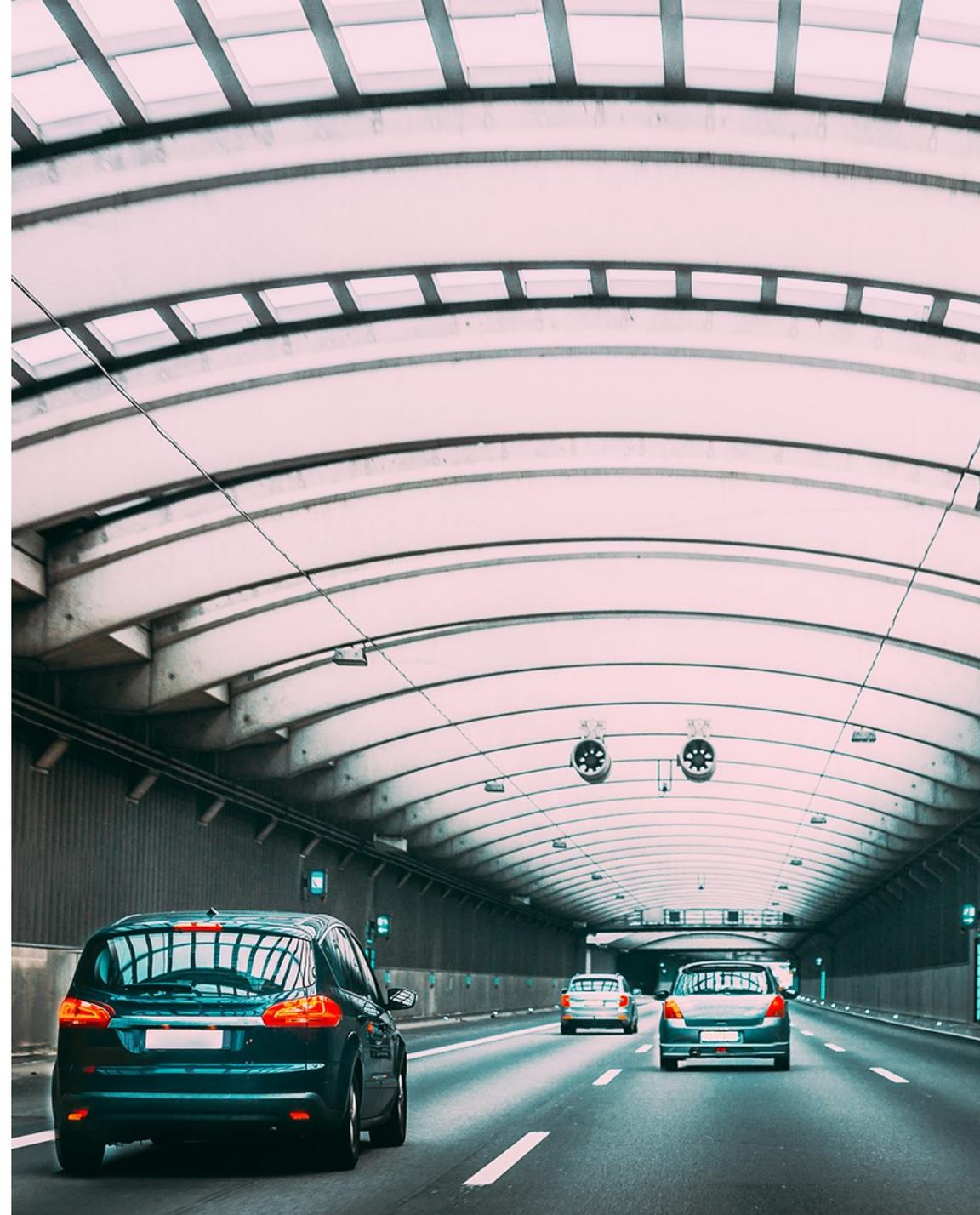


Nordrhein-Westfalen



Flächenland mit der höchsten Bevölkerungsdichte

- » Nordrhein-Westfalen ist mit knapp 18 Millionen EW das bevölkerungsreichste Bundesland, liegt bezogen auf die Fläche jedoch nur auf dem vierten Platz in Deutschland. Das Bundesland weist damit die **höchste Bevölkerungsdichte aller Flächenländer** auf.
- » Besonders hoch ist die Bevölkerungsdichte im größten Ballungsraum Deutschlands, dem Ruhrgebiet.
- » Daneben finden sich in Nordrhein-Westfalen gerade im Norden ländlich geprägte Regionen, sodass insgesamt **sehr unterschiedliche Mobilitätsstrukturen** bestehen.



Nordrhein-Westfalen



Eine der zentralen Verkehrsdrehscheiben Deutschlands

- » Internationale Flughäfen wie Köln/Bonn und Düsseldorf sowie der weltweit größte Binnenhafen in Duisburg unterstreichen die **zentrale nationale und internationale Knotenfunktion** des Landes.
- » Darüber hinaus durchziehen bedeutende Schienen- und Straßenverkehrsachsen das Land und sorgen für eine enge **Verflechtung mit den Niederlanden und Belgien**.

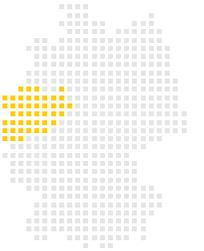
Hoch ausgelastete Infrastruktur

- » Die Infrastruktur garantiert für weite Teile Nordrhein-Westfalens eine **gute Erreichbarkeit**, führt allerdings auch zu erheblichem überregionalem **Transitverkehr**. Das Land hatte die meisten Staukilometer je Autobahnkilometer innerhalb der Flächenländer.
- » Der Anteil der Verkehrsfläche an der Summe der Siedlungsfläche liegt im unteren Mittelfeld. Dies führt zu einer hohen Verkehrsdichte auf dem bestehenden Netz.

Strukturindikatoren

Bevölkerungsdichte	529	EW pro qkm Landesfläche
Verfügbares Einkommen	27.754	€ pro Person und Jahr
Pkw-Dichte	590	Fahrzeuge/1.000 EW
Fahrleistung der Pkw	11.741	km pro Jahr
Dichte an Carsharing-Fahrzeugen	0,32	Fahrzeuge /1.000 EW
Dichte an Elektrofahrzeugen	20,33	Fahrzeuge /1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	3,48	Unfälle mit Personenschäden/1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	26,9	Verkehrstote/Mio. EW
CO ₂ -Emissionen des Verkehrs	k. A.	t / EW und Jahr
Stickstoffdioxid-Belastung	27,2	Jahresmittelwert NO ₂ µg pro cbm
Energieverbrauch des Verkehrs	k. A.	PJ/Mio. EW
Verkehrsqualität	120,4	Staukilometer pro km Autobahnlänge
Verkehrsfläche	30,3	Anteil an der Siedlungsfläche in %

Nordrhein-Westfalen

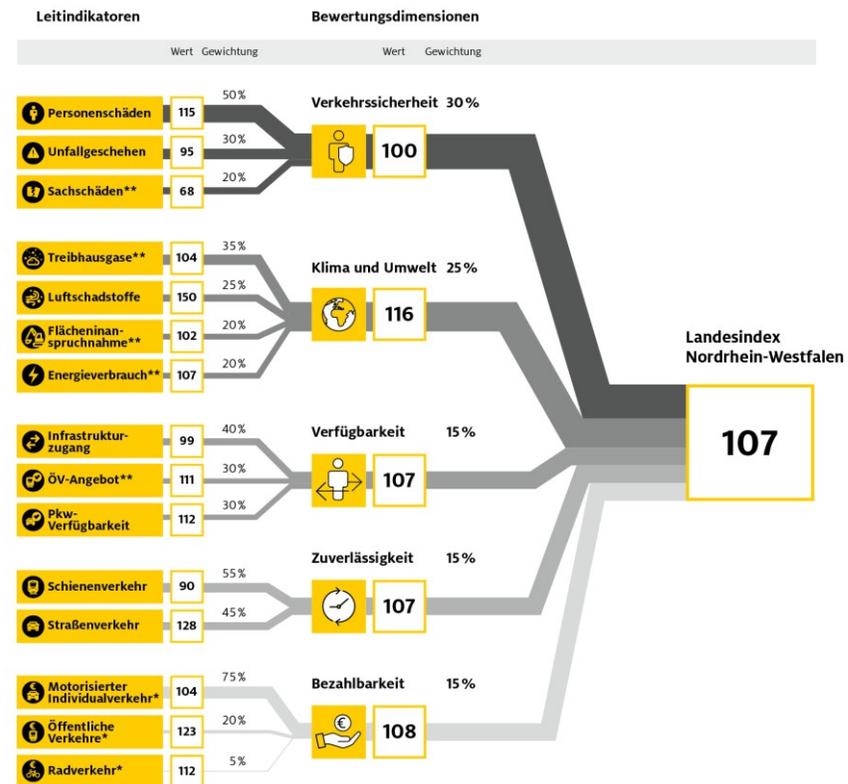


Motorisierungsquote schwankt innerhalb des Landes

- » Aufgrund der unterschiedlichen Siedlungsstrukturen ist das **Verkehrssystem** in Nordrhein-Westfalen **heterogen**.
- » Während der ÖPNV in den Ballungsräumen gut ausgebaut ist, ist die Bevölkerung in den ländlichen Regionen oft auf das Auto angewiesen. Die **Motorisierungsquote des Landes entspricht** ungefähr dem **Bundesdurchschnitt**.

Sicheres Straßenverkehrsnetz dank hohem Ausbaustandard

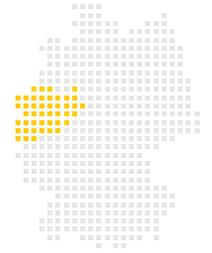
- » Von den Flächenländern hat nur das Saarland einen höheren **Autobahnanteil** am überörtlichen Straßennetz.
- » Der hohe Ausbaustandard der Straßeninfrastruktur trägt zur Verkehrssicherheit bei. In Nordrhein-Westfalen werden, bezogen auf die Bevölkerungszahl, so wenige Menschen im Straßenverkehr getötet wie in keinem anderen Flächenland.



* Werte geben (teilweise) den Bundesdurchschnitt wieder, ** Berechnungsweise weicht vom Bundesdurchschnitt ab

Ergebnisse des Landesindex NW, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

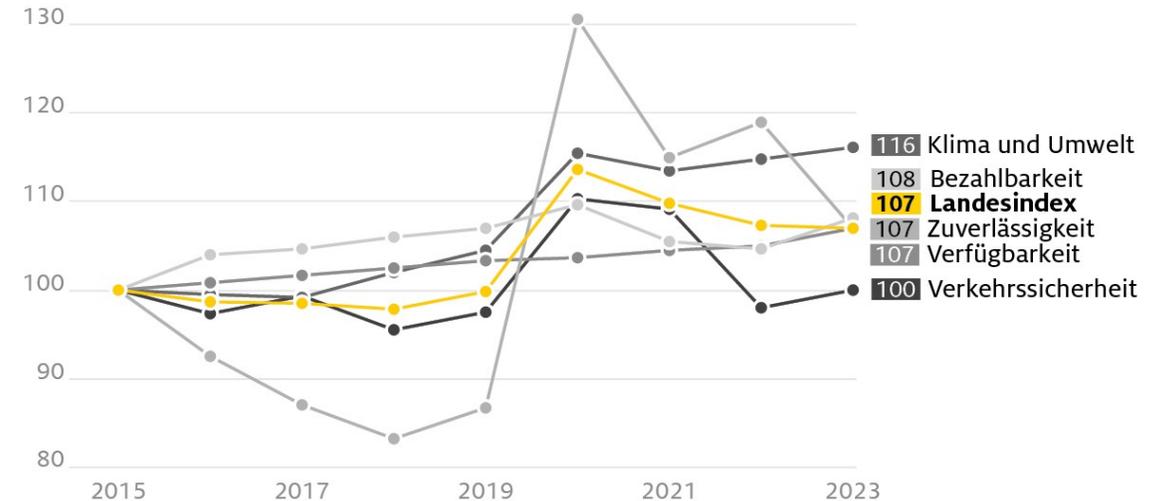
Nordrhein-Westfalen



Index deutlich unter dem Bundesindex und mit konstanter Entwicklung

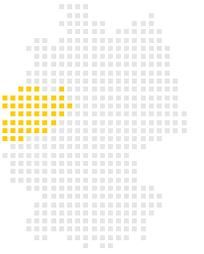
- » Der Landesindex ist gegenüber dem Vorjahr um einen Punkt auf **107 Punkte** leicht gesunken.
- » Die meisten Leitindikatoren befanden sich 2023 in etwa auf einem Niveau von 107 Punkten bis 108 Punkten. **Dabei fiel die Bewertungsdimension Zuverlässigkeit** im Vergleich zum Vorjahr jedoch stark ab, wie in vielen anderen Bundesländern auch.
- » Die Bewertungsdimension **Verkehrssicherheit verbesserte** sich dagegen leicht.
- » Im **Vergleich zum Bundesindex lag der Landesindex vier Punkte niedriger**. Hauptursache hierfür waren die schlechteren Entwicklungen in den Bereichen Klima und Umwelt sowie Verkehrssicherheit.

Entwicklung des Landesindex

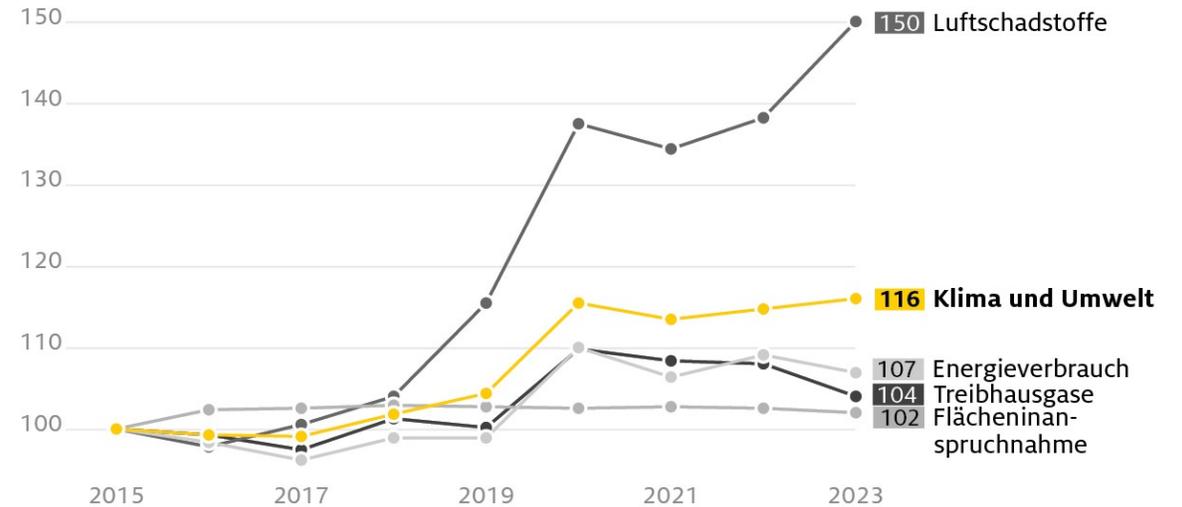
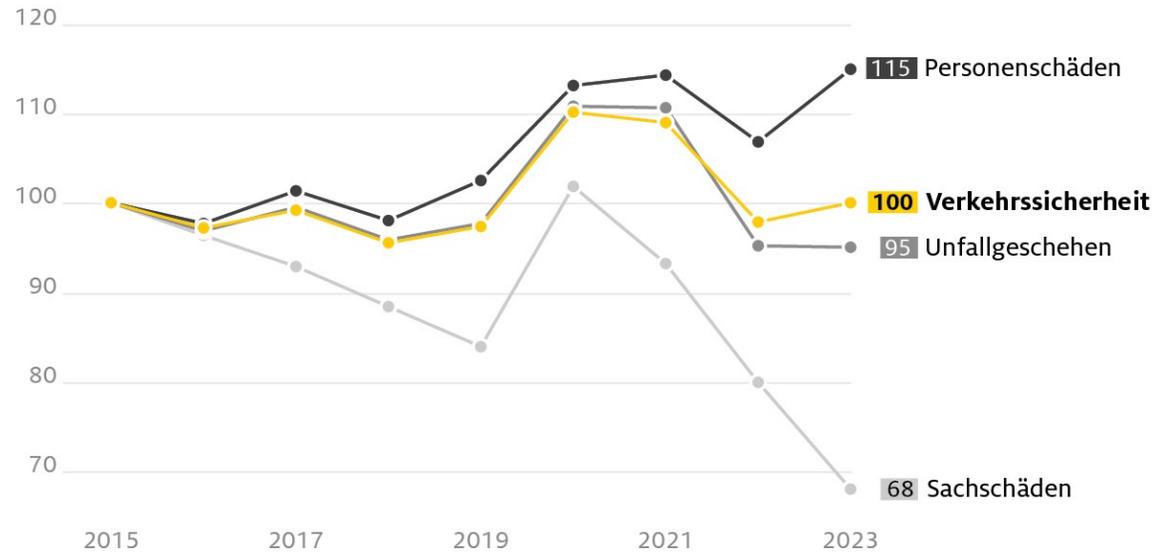


Entwicklung der Bewertungsdimensionen in NW seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Nordrhein-Westfalen

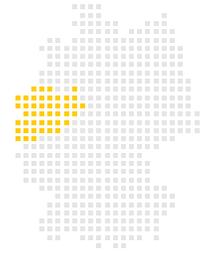


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

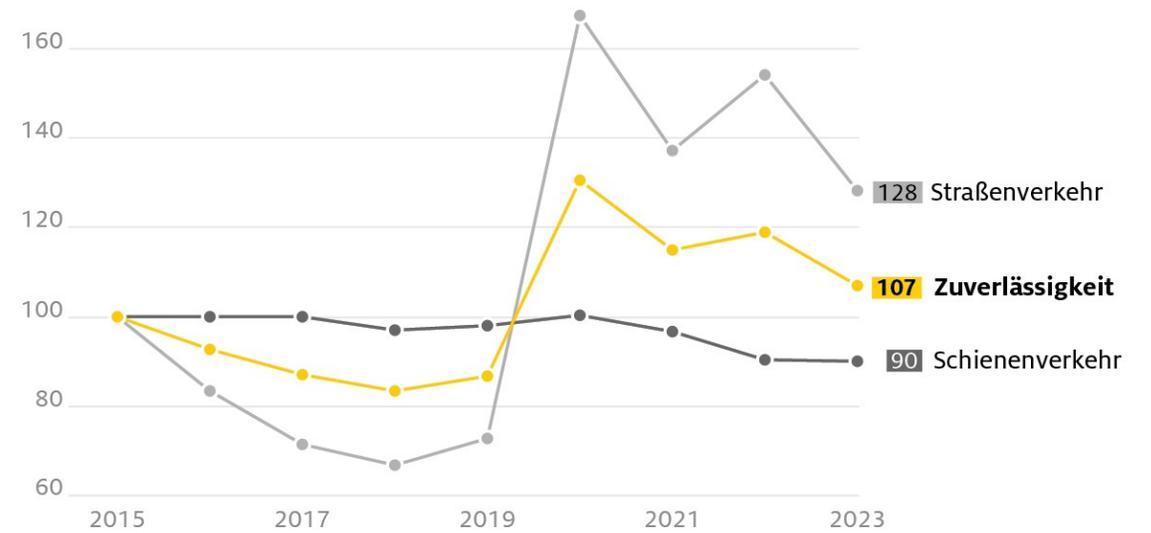
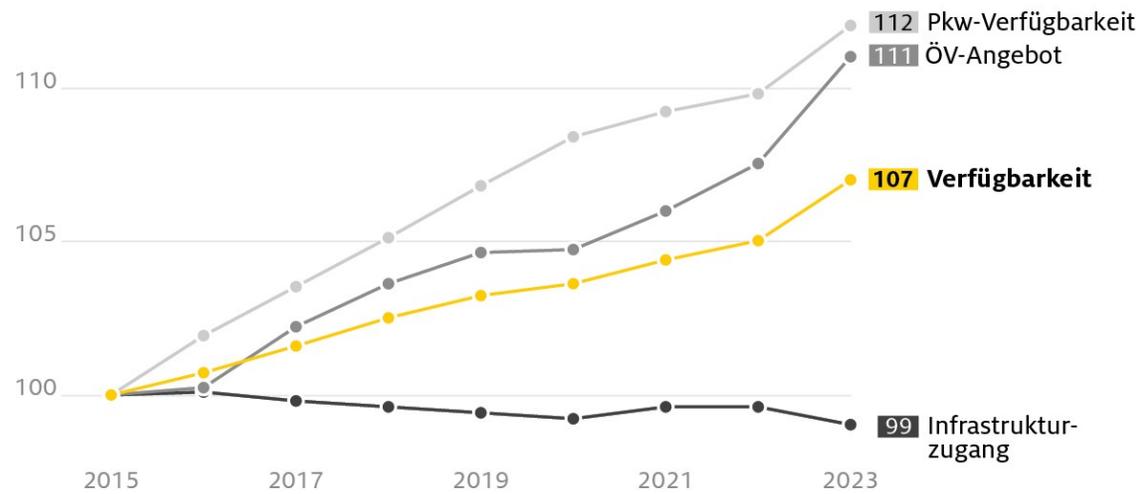


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in NW seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Nordrhein-Westfalen



Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015



Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in NW seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Rheinland-Pfalz



Rheinland-Pfalz



Regional vielfältiges und wirtschaftlich gut vernetztes Bundesland

- » Das zentral in Europa gelegene Bundesland Rheinland-Pfalz profitiert von seiner **Nähe zu den westlichen Nachbarländern** Belgien, Luxemburg und Frankreich sowie zu den wirtschaftlich starken Regionen in Nordrhein-Westfalen, Hessen und Baden-Württemberg. Es bestehen **enge Pendlerverflechtungen** mit diesen Wirtschaftsräumen.
- » Die **Raumstruktur von Rheinland-Pfalz ist heterogen**. Die Landeshauptstadt Mainz als wirtschaftlich stärkste Region ist Teil der Metropolregion Rhein-Main. Entlang der Ostgrenze des Landes befinden sich vor allem **in der Pfalz weitere wirtschaftlich starke Zentren** wie etwa Ludwigshafen. Daneben bestehen mit Kaiserslautern, Koblenz und Trier weitere Oberzentren, die aufgrund ihrer Hochschulen und Universitäten von überregionalen Zuzügen profitieren.
- » **Sehr ländlich geprägte Räume** sind vor allem **in den Mittelgebirgen** Eifel, Hunsrück und Westerwald zu finden.



Rheinland-Pfalz



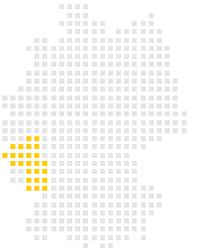
Hohe Pkw-Abhängigkeit in Regionen abseits der Zentren

- » Durch Rheinland-Pfalz verlaufen zahlreiche Straßenverkehrsachsen in Nord-Süd- und West-Ost-Richtung, die eine **gute Erreichbarkeit der einzelnen Landesteile** sicherstellen.
- » Im Schienenverkehr sind insbesondere die **Rheinschiene** im Osten des Landes sowie die **Moselstrecke** von zentraler Bedeutung. Sie verbinden die Regionen Mainz und Koblenz mit Köln und dem Saarland. Gerade im Nordwesten fehlt jedoch oft eine Erschließung der Fläche durch die Bahn.
- » Die nur partielle Erschließung mit der Schiene und der hohe Anteil ländlicher Regionen bedingt, dass **Rheinland-Pfalz die zweithöchste Motorisierungsquote in Deutschland** aufweist.
- » Die **Entfernungen zu Ober- und Mittelzentren** sowie zum nächsten Fernbahnhof sind in vielen Regionen groß. Entsprechend werden hier mit dem Pkw im Schnitt pro Jahr weitere Strecken als in vielen anderen Bundesländern gefahren. Die Stauintensität ist dennoch, bedingt durch ausgedehnte ländliche Gebiete mit sehr geringer Verkehrsdichte, im Ländervergleich eher niedrig.

Strukturindikatoren

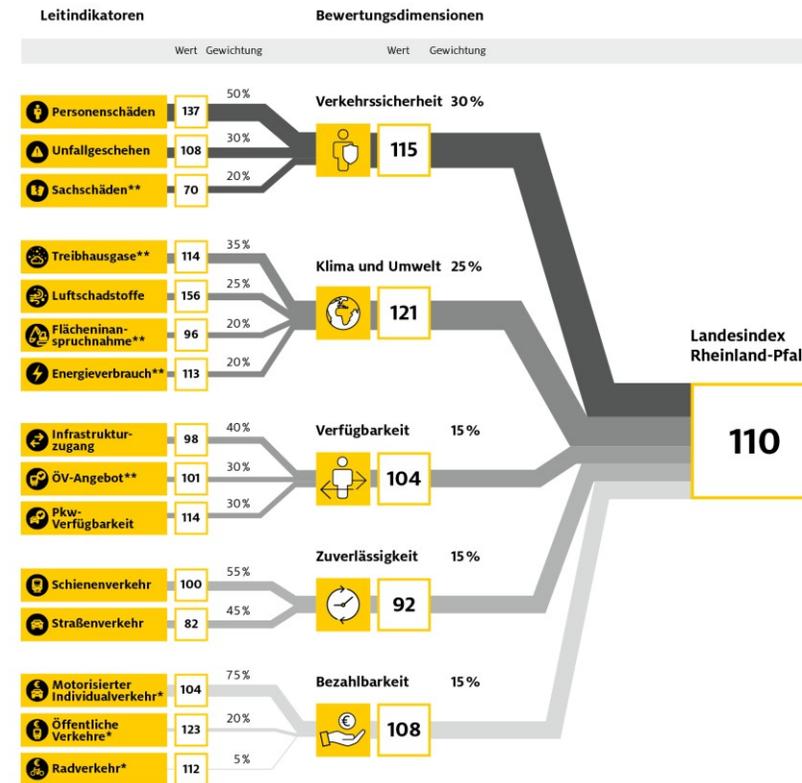
Bevölkerungsdichte	208	EW pro qkm Landesfläche
Verfügbares Einkommen	28.005	€ pro Person und Jahr
Pkw-Dichte	641	Fahrzeuge/1.000 EW
Fahrleistung der Pkw	11.769	km pro Jahr
Dichte an Carsharing-Fahrzeugen	0,09	Fahrzeuge /1.000 EW
Dichte an Elektrofahrzeugen	20,21	Fahrzeuge /1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	3,24	Unfälle mit Personenschäden/1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	31,5	Verkehrstote/Mio. EW
CO ₂ -Emissionen des Verkehrs	1,88	t / EW und Jahr
Stickstoffdioxid-Belastung	24,4	Jahresmittelwert NO ₂ µg pro cbm
Energieverbrauch des Verkehrs	k. A.	PJ/Mio. EW
Verkehrsqualität	44,8	Staukilometer pro km Autobahnlänge
Verkehrsfläche	42,6	Anteil an der Siedlungsfläche in %

Rheinland-Pfalz



Hohe Treibhausgasemissionen durch Pkw-Verkehr

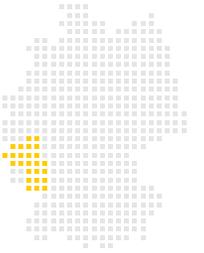
- » Die hohe Bedeutung des Pkw-Verkehrs trägt dazu bei, dass Rheinland-Pfalz bei den **verkehrlichen Treibhausgasemissionen je EW** in der **Spitzengruppe** der Bundesländer mit Bayern, Brandenburg und Hessen rangiert.
- » Die in Rheinland-Pfalz gemessenen Belastungen durch **Luftschadstoffe** waren im Vergleich zu anderen Bundesländern insgesamt **moderat**. Zwar wurden in einzelnen Ballungsräumen – insbesondere in Mainz – gelegentlich Grenzwerte überschritten, doch auf Landesebene fiel die Belastung deutlich geringer aus. In den vergangenen Jahren waren die Emissionen spürbar zurückgegangen – ein Trend, der sich auch bundesweit beobachten ließ..



* Werte geben (teilweise) den Bundesdurchschnitt wieder, ** Berechnungsweise weicht vom Bundesdurchschnitt ab

Ergebnisse des Landesindex RP, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

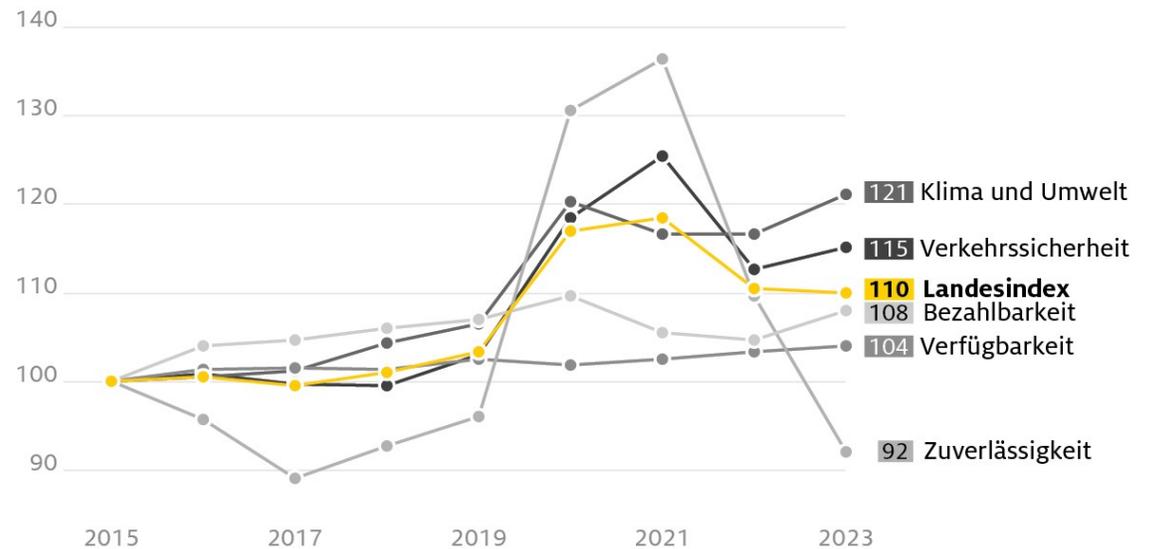
Rheinland-Pfalz



Index im deutschen Durchschnitt und mit konstanter Entwicklung

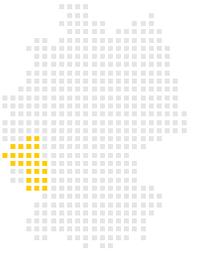
- » Der Landesindex bewegte sich 2023 mit **110 Punkten** auf dem **Niveau des Vorjahres**.
- » Dabei **fiel** vor allem die Bewertungsdimension **Zuverlässigkeit** im zweiten Jahr in Folge **überproportional stark**. Trotz der 2022 geänderten Erhebungsmethodik der Staustatistik war das Staugeschehen 2023 wieder auf dem Niveau von vor der COVID-19-Pandemie. Vor allem auf der A61 kam es zu vielen Staukilometern.
- » Wie im Bundesindex verbesserten sich auch in Rheinland-Pfalz die Werte der Bewertungsdimensionen Klima und Umwelt sowie Verkehrssicherheit. Letztere stieg sogar deutlich über den entsprechenden Wert auf Bundesebene. Die Ergebnisse von Klima und Umwelt sowie Zuverlässigkeit lagen jedoch deutlich unter dem Bundesdurchschnitt, sodass der Landesindex in etwa **auf dem Niveau des Bundesindex** lag.

Entwicklung des Landesindex

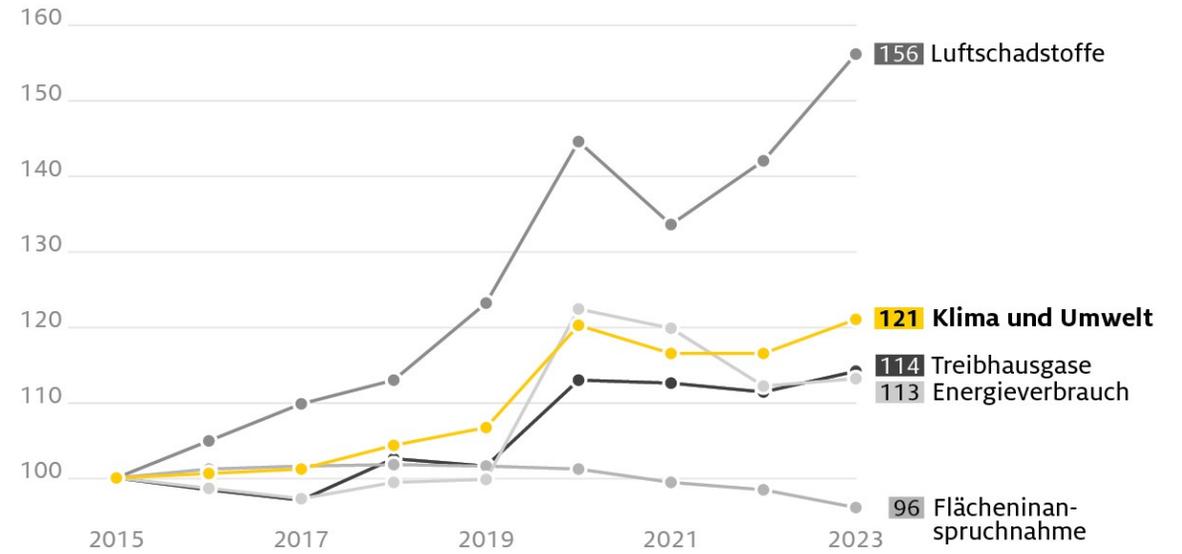
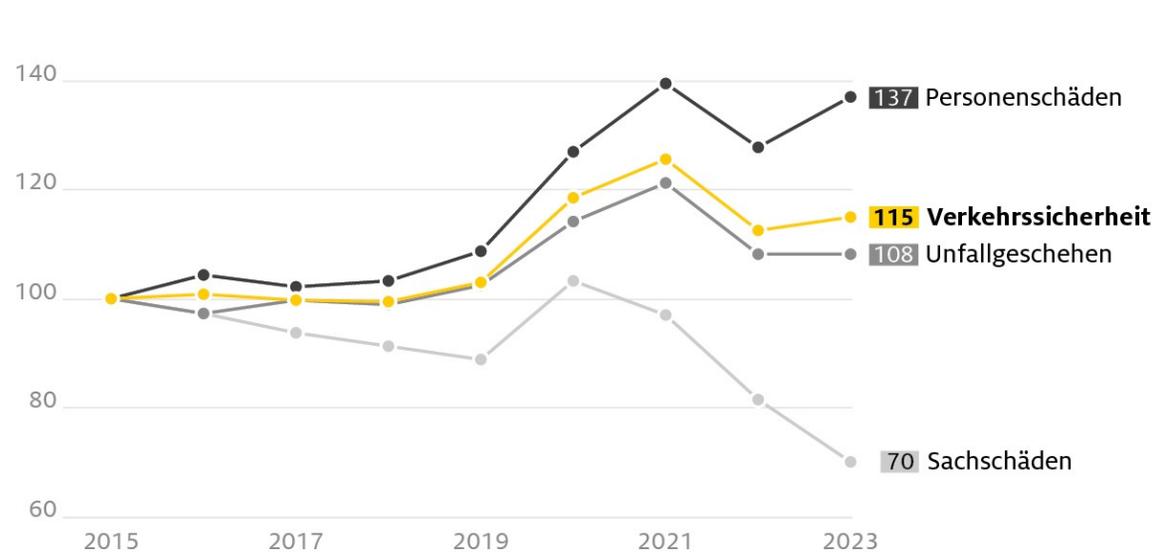


Entwicklung der Bewertungsdimensionen in RP seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Rheinland-Pfalz

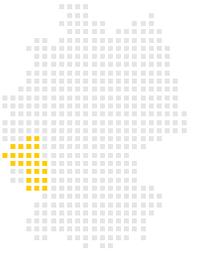


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

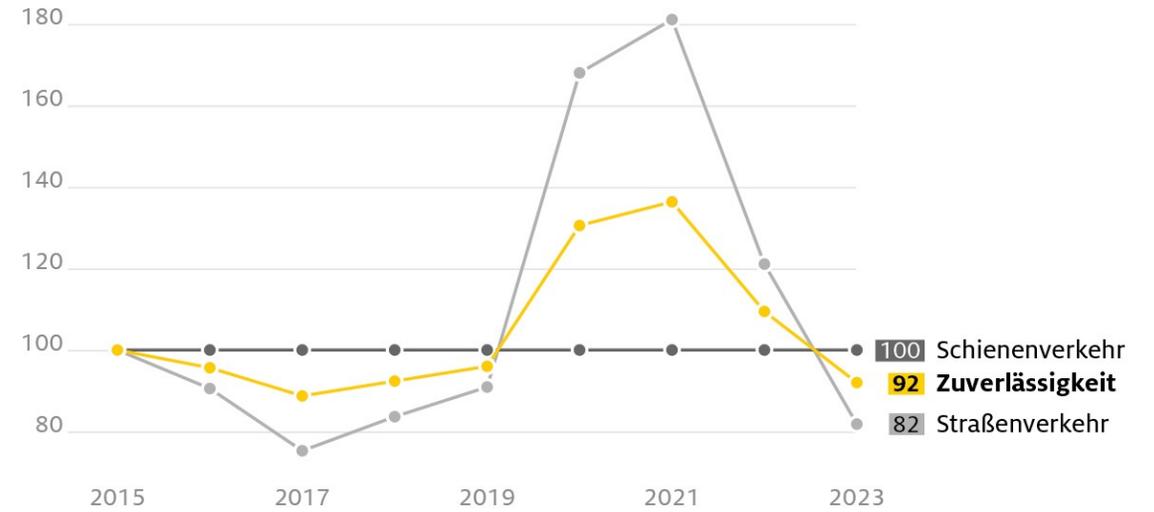
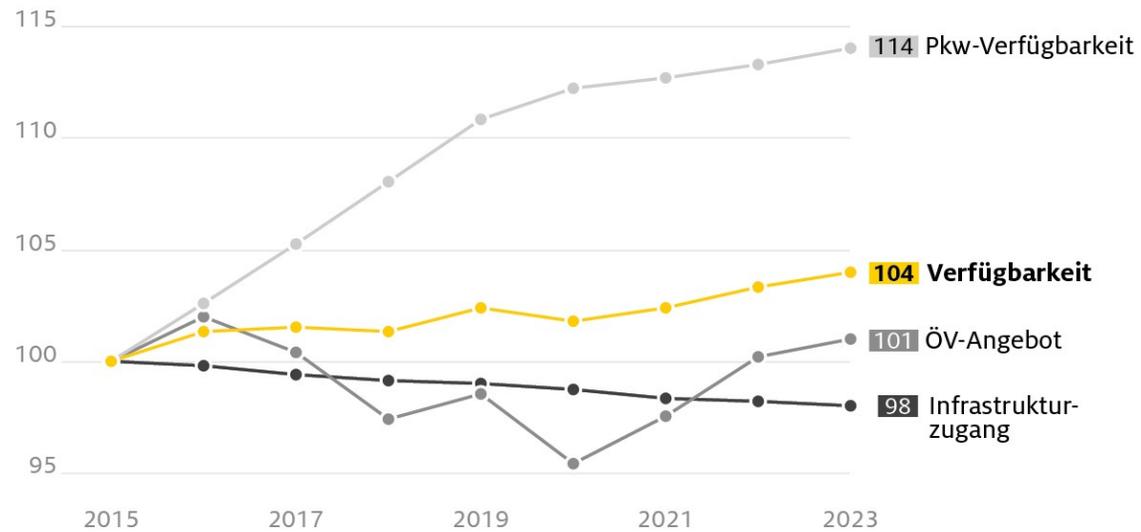


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in RP seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Rheinland-Pfalz



Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

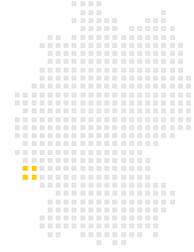


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in RP seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Saarland



Saarland



Das kleinste Flächenland mit besonderer Lage

- » Das Saarland befindet sich am Südwestrand Deutschlands an den Grenzen zu Luxemburg und Frankreich und grenzt mit Rheinland-Pfalz an nur ein einziges anderes Bundesland an. Diese geografische Lage macht **internationale Verkehrsverflechtungen** besonders bedeutsam. Das Saarland ist Teil der grenzüberschreitenden Region Saar-Lor-Lux.
- » Zwar bildet Saarbrücken das wirtschaftliche Zentrum des Landes, doch verteilen sich große Industrie- und Arbeitsplatzstandorte über die gesamte Landesfläche. Dadurch ergeben sich **vielfältige Pendlerbeziehungen** innerhalb des Saarlandes. Auch grenzüberschreitend bestehen enge Verflechtungen mit Luxemburg, Frankreich, der Pfalz und der Region Trier.
- » Verdichtete Räume liegen im Saarland häufig in unmittelbarer Nähe zu ländlich geprägten Regionen. Insgesamt weist das Saarland eine **hohe Bevölkerungsdichte** auf. Von den Flächenländern ist nur Nordrhein-Westfalen dichter besiedelt.



Saarland



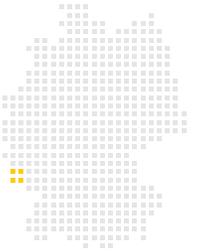
Historisch bedingte und gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur

- » Seiner traditionell industriellen Prägung verdankt das Saarland eine **gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur**. Die Autobahnen A6 und A8 stellen die Anbindung Richtung Süddeutschland her. Nach Rheinland-Pfalz und weitergehend nach Norddeutschland ist das Bundesland über die A1 angebunden. Alle diese Autobahnen schneiden die **Landeshauptstadt Saarbrücken** und machen sie so zu einem wichtigen **Knotenpunkt innerhalb des Saarlandes**.
- » Im Schienenverkehr profitiert das Bundesland von der Ost-West-Verbindung zwischen Frankfurt am Main und Frankreich. Die Verbindung nach Norden in Richtung Köln wird hingegen nur mit Regionalzügen bedient. Zudem verlaufen von Saarbrücken aus Regionalbahnstrecken sternförmig in die Fläche und erschließen so größere Landesteile.

Strukturindikatoren

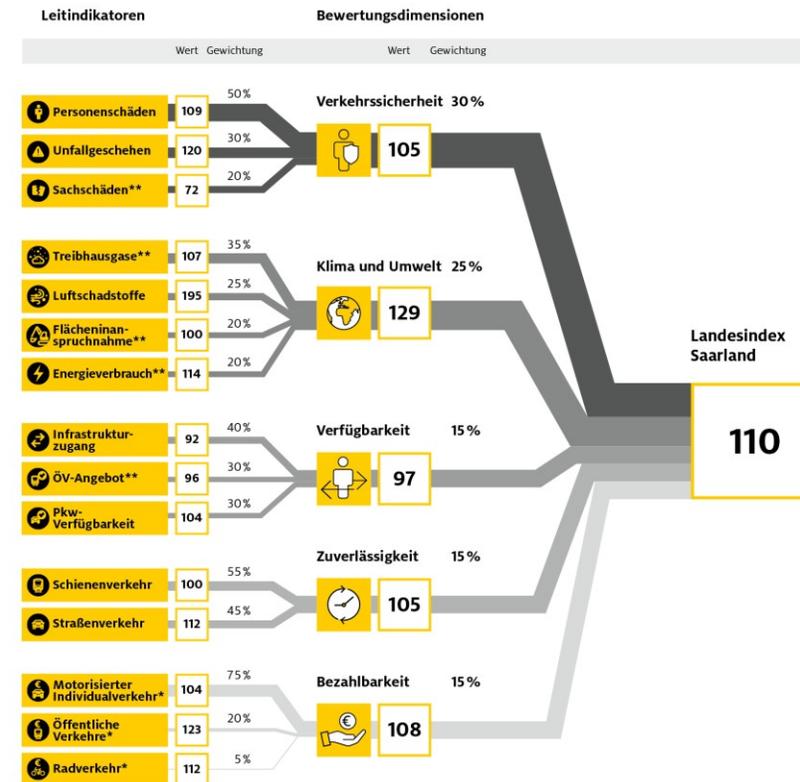
Bevölkerungsdichte	394	EW pro qkm Landesfläche
Verfügbares Einkommen	26.168	€ pro Person und Jahr
Pkw-Dichte	646	Fahrzeuge/1.000 EW
Fahrleistung der Pkw	11.769	km pro Jahr
Dichte an Carsharing-Fahrzeugen	0,04	Fahrzeuge /1.000 EW
Dichte an Elektrofahrzeugen	16,83	Fahrzeuge /1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	3,23	Unfälle mit Personenschäden/1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	23,7	Verkehrstote/Mio. EW
CO ₂ -Emissionen des Verkehrs	k. A.	t / EW und Jahr
Stickstoffdioxid-Belastung	19,0	Jahresmittelwert NO ₂ µg pro cbm
Energieverbrauch des Verkehrs	k. A.	PJ/Mio. EW
Verkehrsqualität	30,5	Staukilometer pro km Autobahnlänge
Verkehrsfläche	28,9	Anteil an der Siedlungsfläche in %

Saarland



Hohe Motorisierungsquote mit wenig negativen Auswirkungen

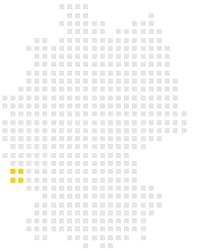
- » Das Saarland weist mit Abstand die **höchste Motorisierungsquote** aller Bundesländer auf, unter anderem, weil der ÖPNV vergleichsweise gering ausgebaut ist. Die Pkw im Saarland fahren im Schnitt eher kurze Strecken, die nächsten Mittel- oder Oberzentrum sind nicht weit entfernt.
- » Die sehr heterogenen Verflechtungen innerhalb des Saarlandes sowie die gut ausgebaute Straßeninfrastruktur sorgen dafür, dass nur an wenigen neuralgischen Punkten Überlastungen entstehen. In kaum einem anderen Bundesland gibt es so **wenige Staukilometer** je Autobahnkilometer wie im Saarland.
- » Die geringe Anzahl der Verkehrstoten deutet ebenfalls auf eine **gut ausgebaute Straßeninfrastruktur mit hohem Autobahnanteil** hin.
- » Die eher geringe Verkehrsdichte führt dazu, dass im Saarland im Schnitt nur sehr niedrige Stickoxidbelastungen im Vergleich mit anderen Bundesländern gemessen werden.



* Werte geben (teilweise) den Bundesdurchschnitt wieder, ** Berechnungsweise weicht vom Bundesdurchschnitt ab

Ergebnisse des Landesindex SL, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

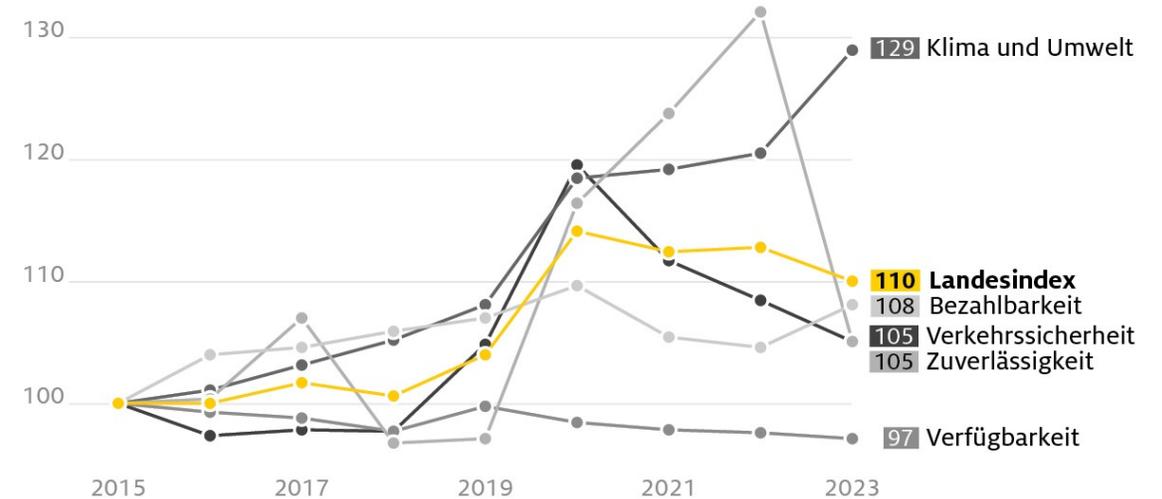
Saarland



Index im Bundesdurchschnitt und mit deutlich negativer Entwicklung

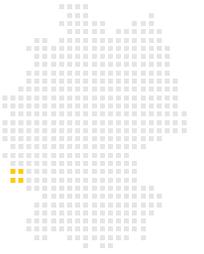
- » Das Saarland erhielt im Jahr 2023 einen **Gesamtindexwert von 110** Punkten und verschlechterte sich deutlich.
- » Hierfür war vor allem die **Bewertungsdimension Zuverlässigkeit** verantwortlich. Nach den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und einer Methodikänderung in der Stauerhebung erhöhte sich das Staugeschehen wieder stark, wodurch der Wert des Leitindikators abrutschte.
- » Die Bewertungsdimension **Klima und Umwelt** war im Jahr 2023 die **stärkste Bewertungsdimension** mit der größten positiven Entwicklung.
- » Nach einem Höhepunkt im Jahr 2020 sank die Verkehrssicherheit wieder ab, da das Verkehrsaufkommen weiter stieg. Die Umkehr des Negativtrends konnte im Saarland nicht geschafft werden. Die Entwicklung der Bewertungsdimension Verfügbarkeit verlief dagegen über die Jahre relativ stabil.
- » Der Landesindex des Saarlands lag 2023 erstmals wieder **unter dem Bundesindex**, vor allem wegen des Rückgangs der Zuverlässigkeit.

Entwicklung des Landesindex

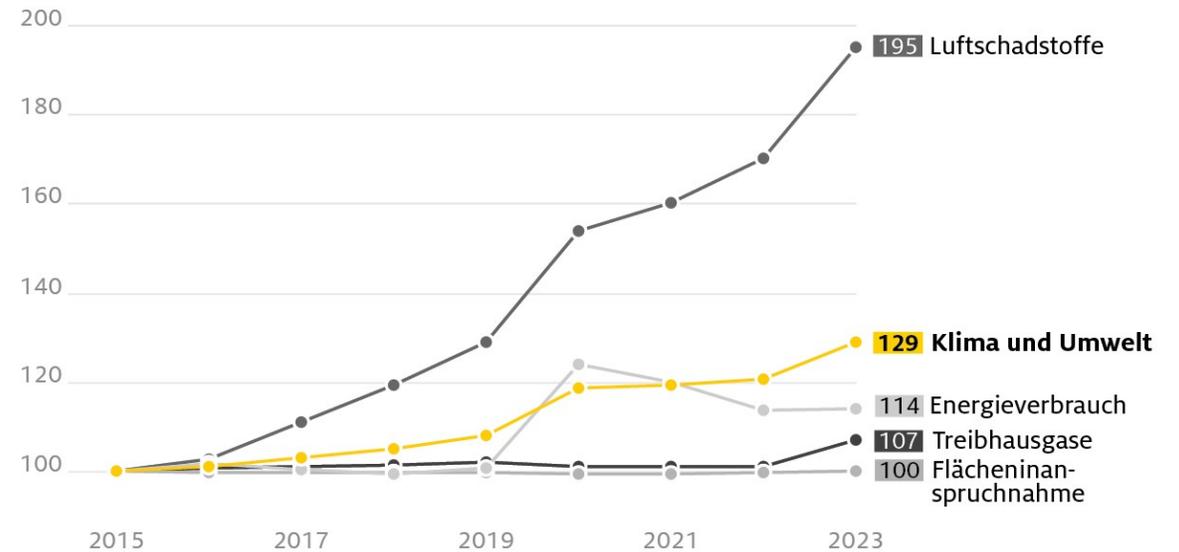
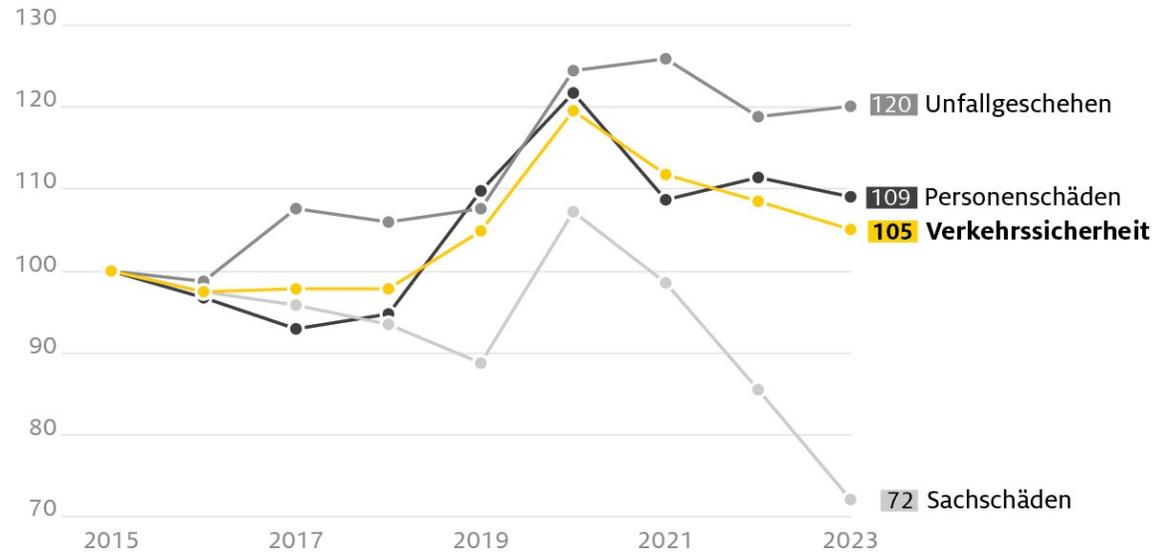


Entwicklung der Bewertungsdimensionen in SL seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Saarland

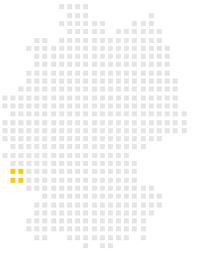


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

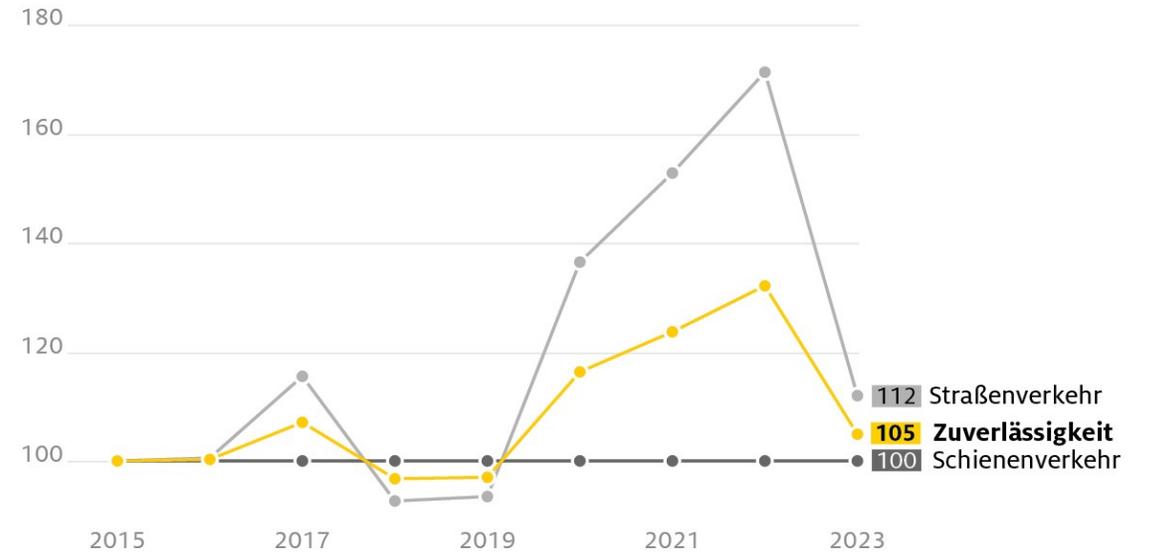
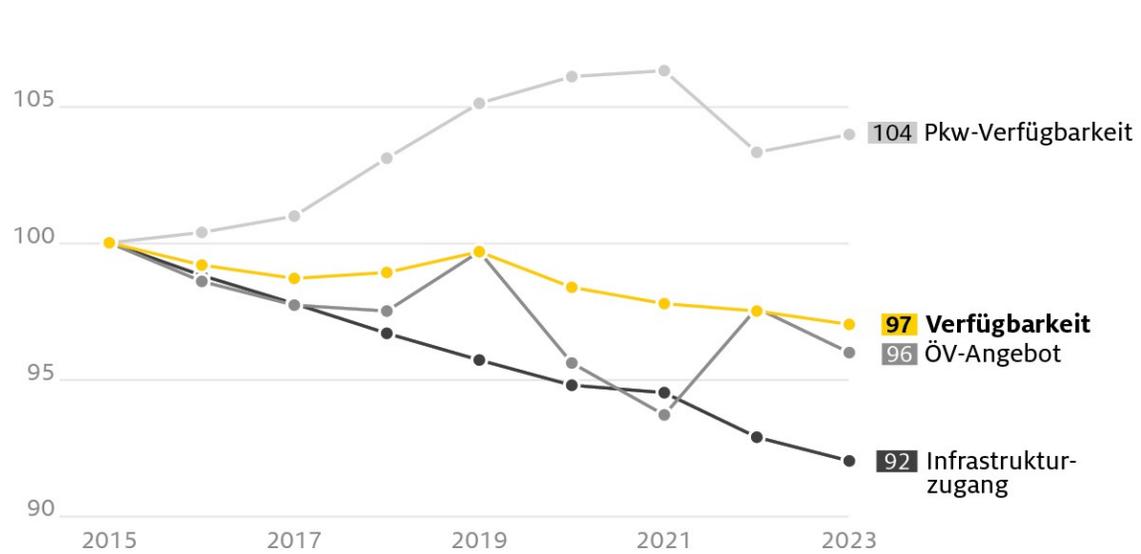


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in SL seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Saarland



Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

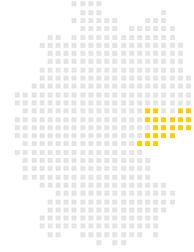


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in SL seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Sachsen



Sachsen



Prosperierende Zentren und demographischer Wandel

- » Der Freistaat Sachsen gehört flächenmäßig zu den kleinen Flächenländern, liegt in Bezug auf die Bevölkerungszahl mit vier Millionen Menschen aber im Mittelfeld der Länder. Für ein Flächenland hat Sachsen eine **hohe Bevölkerungsdichte**. Diese geht insbesondere auf die Großstädte Dresden und Leipzig zurück, deren positive Bevölkerungsentwicklung sich auch auf das Umland auswirkt.
- » Leipzig gehört zur **Metropolregion Mitteldeutschland**, der wirtschaftlich stärksten Region der neuen Bundesländer.
- » Der **Norden und Osten** des Landes sind **dünn besiedelt**. Insbesondere hier hinterlässt der demografische Wandel deutliche Spuren: Der Altersdurchschnitt in Sachsen ist höher als in anderen Bundesländern.
- » Verkehrsgeografisch ist Sachsen durch seine südöstliche Randlage in Deutschland geprägt. Es bestehen überregionale Verkehrsachsen und Verflechtungen in West-Ost-Richtung wie etwa durch die A4.



Sachsen



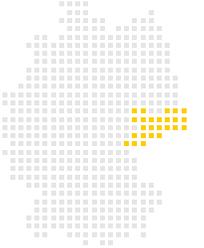
Grenzüberschreitende Verbindungen hauptsächlich auf der Straße

- » Polen und Tschechien sind im SPfV nicht in dem Maße grenzübergreifend erschlossen wie die westdeutschen Grenzgebiete.
- » Dies zeigt sich unter anderem daran, dass **Sachsen lediglich über sieben Fernverkehrsbahnhöfe verfügt**. Entsprechend müssen in keinem anderen Bundesland im Schnitt auch nur annähernd so **weite Wege bis zum nächsten Fernbahnhof** zurückgelegt werden wie in Sachsen.
- » Im Straßenverkehr wird eine stärkere Anbindung Sachsens an die Nachbarländer über die international bedeutsame **A17 in Richtung Prag** erreicht. In Richtung Polen ist vor allem die Anbindung der Stadt Görlitz durch die A4 von besonderer Bedeutung.
- » Im internationalen Luftverkehr ist der **Flughafen Leipzig/Halle** nicht nur für den **Personenverkehr**, sondern vor allem aufgrund seines **hohen Frachtumschlags** von Bedeutung.

Strukturindikatoren

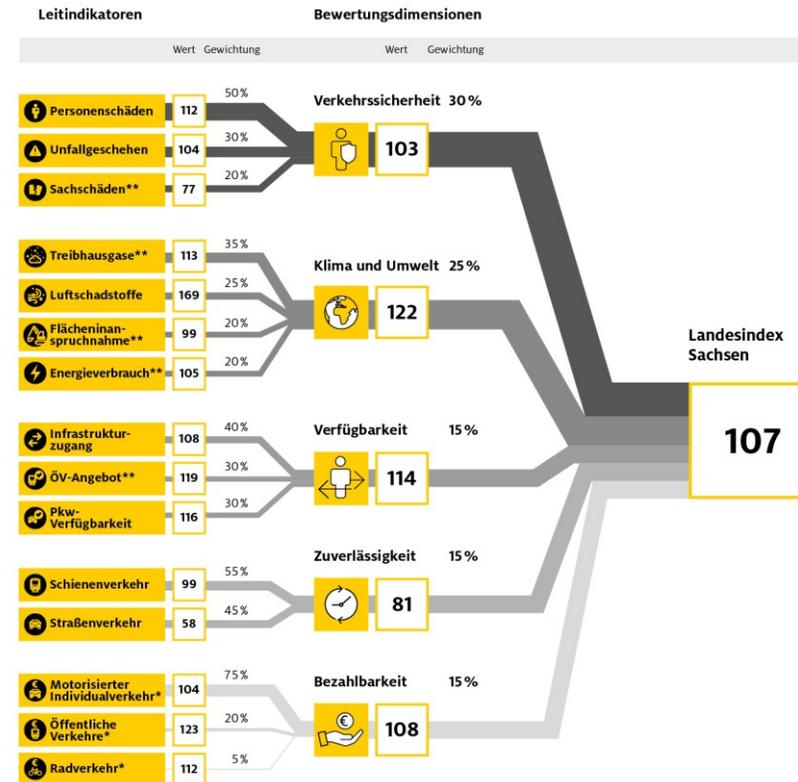
Bevölkerungsdichte	219	EW pro qkm Landesfläche
Verfügbares Einkommen	25.746	€ pro Person und Jahr
Pkw-Dichte	542	Fahrzeuge/1.000 EW
Fahrleistung der Pkw	11.329	km pro Jahr
Dichte an Carsharing-Fahrzeugen	0,40	Fahrzeuge /1.000 EW
Dichte an Elektrofahrzeugen	9,51	Fahrzeuge /1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	3,30	Unfälle mit Personenschäden/1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	35,6	Verkehrstote/Mio. EW
CO ₂ -Emissionen des Verkehrs	1,36	t / EW und Jahr
Stickstoffdioxid-Belastung	17,9	Jahresmittelwert NO ₂ µg pro cbm
Energieverbrauch des Verkehrs	26,2	PJ/Mio. EW
Verkehrsqualität	36,8	Staukilometer pro km Autobahnlänge
Verkehrsfläche	31,8	Anteil an der Siedlungsfläche in %

Sachsen



Geringere Umweltbelastung dank geringer Motorisierungsquote

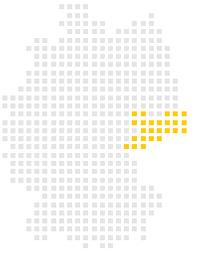
- » Sachsen weist im Ländervergleich ein **niedriges Pro-Kopf-Einkommen** auf. Dies erklärt, warum in Sachsen, trotz eines noch ausbaufähigen ÖPNV, die **Pkw-Dichte gering** ist. Auch der Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge am sächsischen Fahrzeugbestand ist unterdurchschnittlich.
- » Aus der für ein Flächenland geringen Pkw-Dichte resultiert, dass Sachsen bezogen auf die Bereiche Energieverbrauch und Emissionen des Verkehrs im gesamtdeutschen Vergleich überdurchschnittlich gute Werte erzielt.
- » Im Hinblick auf die Stauintensität liegt es im Mittelfeld der Flächenländer. Insbesondere durch den Pendelverkehr zwischen den größeren Städten sind die überregionalen Verkehrsverbindungen stark belastet.



* Werte geben (teilweise) den Bundesdurchschnitt wieder, ** Berechnungsweise weicht vom Bundesdurchschnitt ab

Ergebnisse des Landesindex SN, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

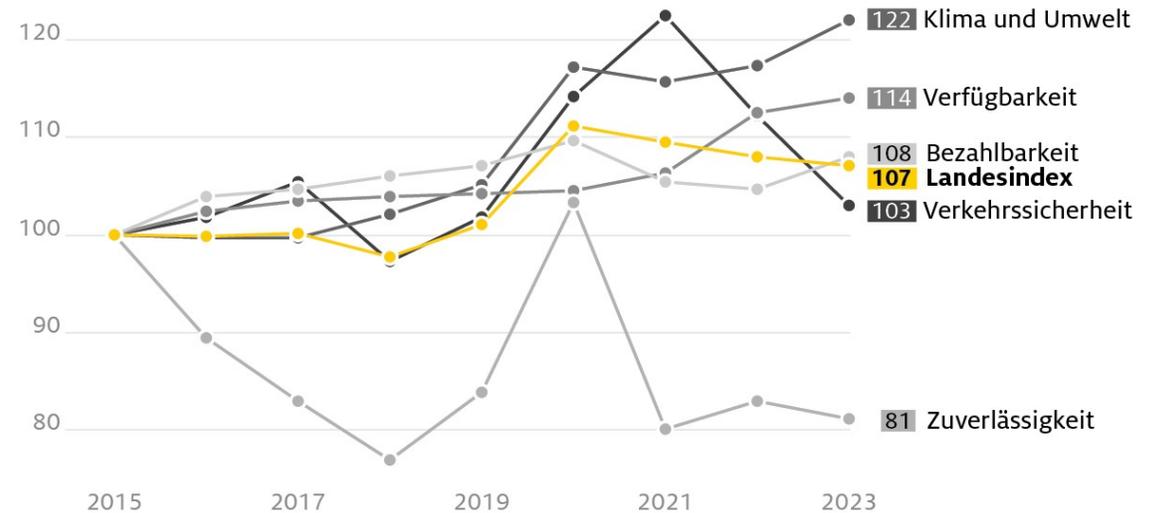
Sachsen



Index deutlich unter dem Bundesindex und mit leicht negativer Entwicklung

- » Der **Wert des Gesamtindex** für Sachsen lag für **2023 bei 107 Punkten** und somit leicht unter dem Vorjahresergebnis von 108 Punkten.
- » Hauptursächlich hierfür war der **deutliche Rückgang** in der Bewertungsdimension **Verkehrssicherheit**. Diese **verschlechterte sich** vor allem bei den Getöteten. Die meisten Todesopfer waren wegen nicht angepasster Geschwindigkeit zu beklagen. Diese Zahl vergrößerte sich um fast die Hälfte im Gegensatz zum Vorjahr.
- » Auch die **Zuverlässigkeit** nahm leicht ab.
- » Dagegen konnten in den Bewertungsdimensionen **Klima und Umwelt** sowie **Verfügbarkeit positive Entwicklungen** verzeichnet werden. Aufgrund der gestiegenen Anzahl von Carsharing-Fahrzeugen sowie des in den letzten zwei Jahren verbesserten ÖV-Angebots erreichte die Verfügbarkeit einen Rekordwert.
- » Der Landesindex Sachsens lag leicht **unter dem Bundesindex**. **Ursache** hierfür war wohl in erster Linie die **Zuverlässigkeit**. Sie lag trotz der Methodikänderung deutlich unter dem Wert des Ausgangsjahres 2015.

Entwicklung des Landesindex

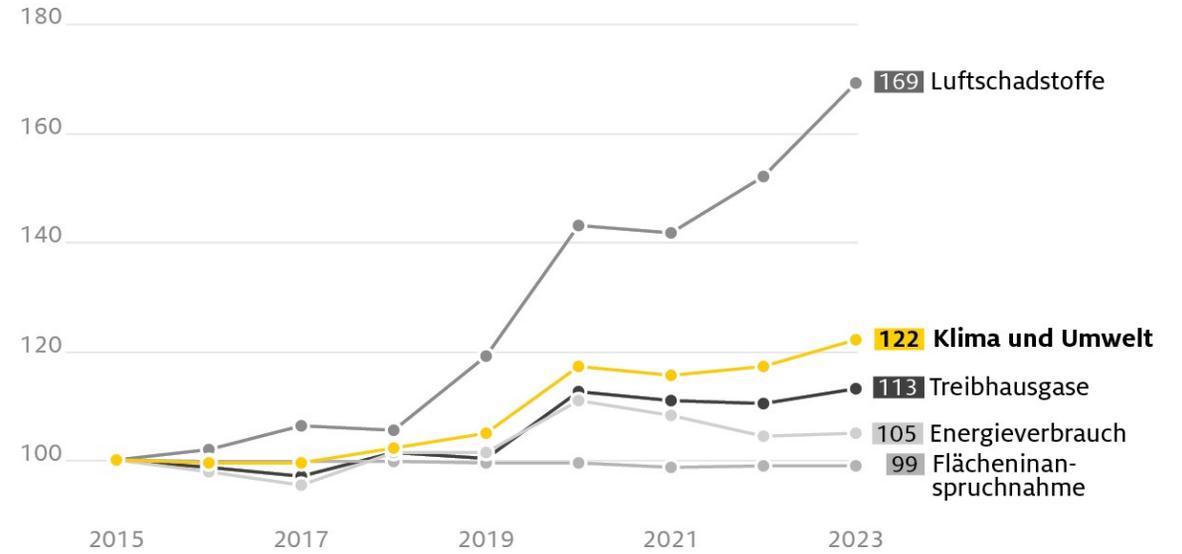
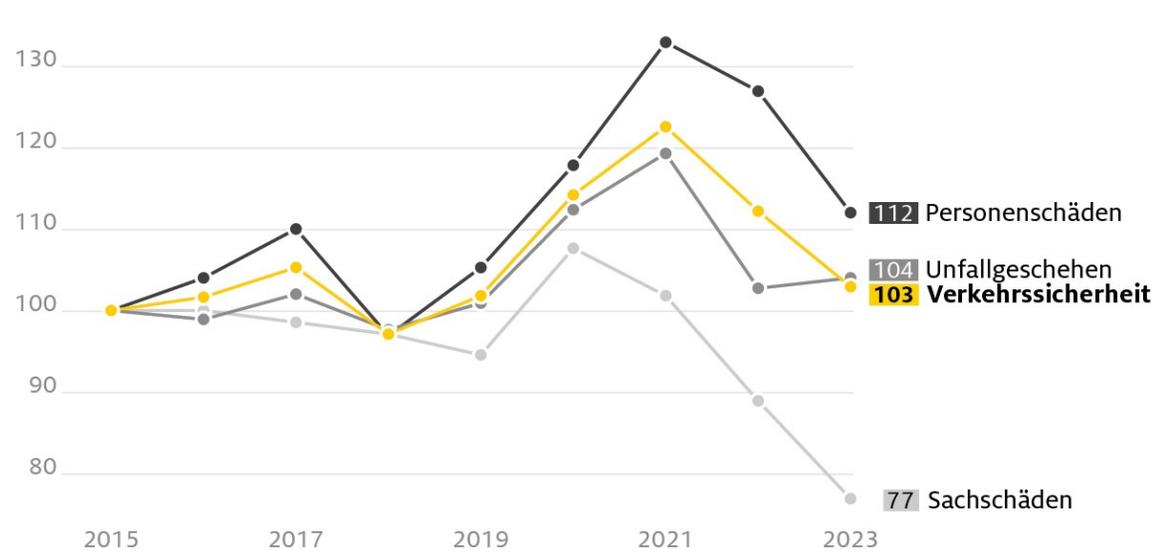


Entwicklung der Bewertungsdimensionen in SN seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Sachsen

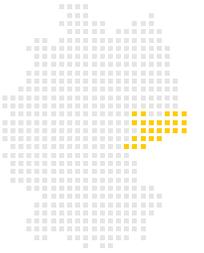


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

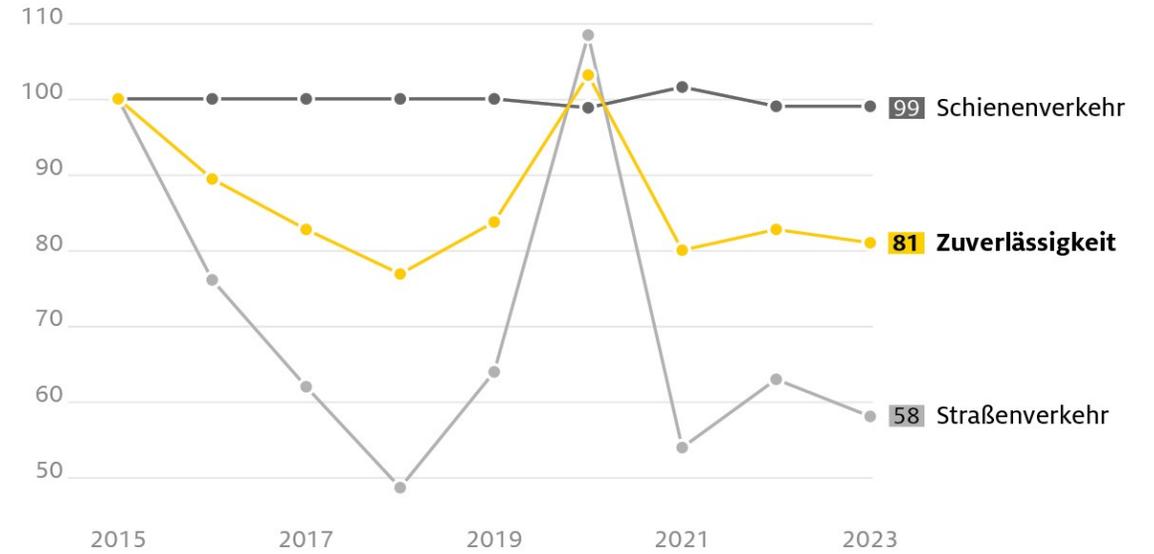
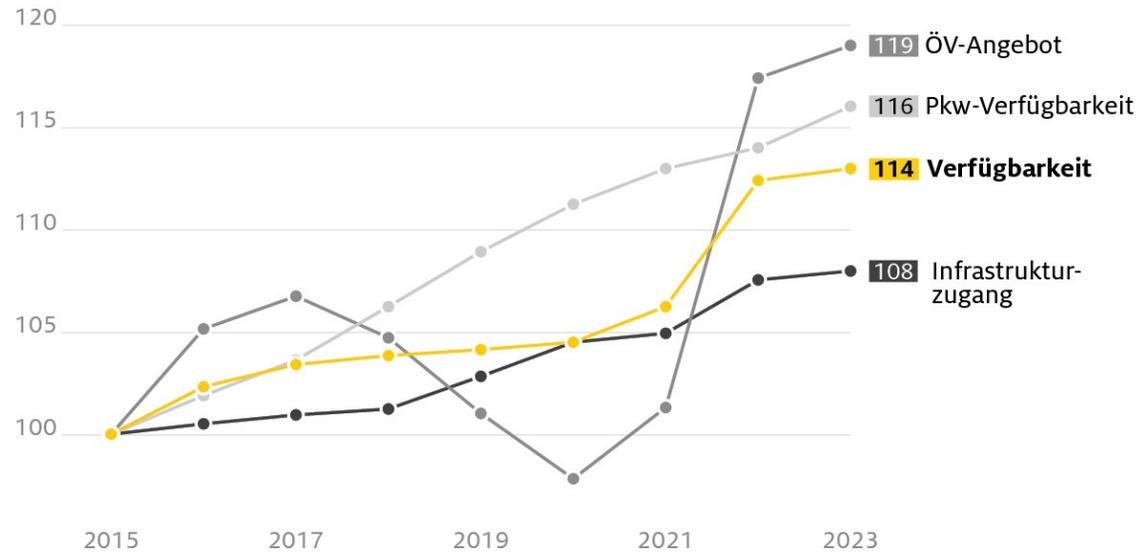


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in SN seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Sachsen



Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

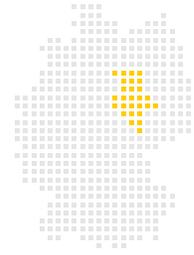


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in SN seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Sachsen-Anhalt



Sachsen-Anhalt



Bevölkerungsarmes Bundesland in zentraler Lage

- » Bezüglich der Fläche liegt Sachsen-Anhalt nur knapp unter dem Durchschnitt aller Bundesländer. Die Bevölkerungszahl ist mit 2,2 Millionen eher niedrig. Seit 1990 kam es mit einem Rückgang von mehr als 25 Prozent zum größten Bevölkerungsverlust aller Bundesländer. Entsprechend weist Sachsen-Anhalt die **drittniedrigste Bevölkerungsdichte** auf.
- » Neben der Landeshauptstadt Magdeburg sind Halle und Dessau wichtige Zentren des Landes. Das **Bundesland liegt zentral innerhalb Deutschlands** und grenzt an Niedersachsen, Thüringen, Sachsen und Brandenburg. Der Süden Sachsens-Anhalts ist verkehrlich eng mit den angrenzenden Gebieten in Sachsen und Thüringen verflochten und gehört zur Metropolregion Mitteldeutschland. Dadurch bestehen **starke Pendelbeziehungen** zum Beispiel mit Leipzig, Chemnitz und Jena.
- » Die zentrale Lage innerhalb Deutschlands verschafft dem Land verkehrsgeografische Vorteile, weil es von überregional bedeutsamen Verkehrsachsen durchzogen wird. Hiervon profitieren vor allem die Regionen im Zulauf auf Berlin.



Sachsen-Anhalt



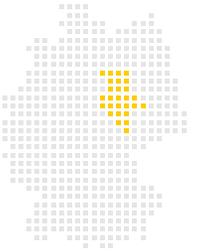
Gute Verkehrsanbindung gerade im Süden des Landes

- » Im **Schienerverkehr profitiert Sachsen-Anhalt von seiner zentralen Lage** und den Strecken von Berlin nach Hannover und München oder der Ost-West-Strecke zwischen Dresden und Hannover.
- » Ausgehend von diesen Knotenpunkten reichen radiale Regionalstrecken auch in ländlichere Regionen wie zum Beispiel den Harz.
- » Auch das Autobahnnetz ist gut ausgebaut. Mehrere wichtige Achsen durchqueren Sachsen-Anhalt und verbinden Berlin mit dem Westen und Süden Deutschlands. Die zentralen Verkehrsknoten sind dabei Magdeburg und Halle. Der **Norden Sachsen-Anhalts** ist jedoch nur schwach an das Autobahnnetz angebunden.
- » Im Landesdurchschnitt müssen daher **lange Strecken bis zum nächsten Autobahnanschluss** zurückgelegt werden. Perspektivisch soll die Verlängerung der A14 in Richtung Norden eine bessere Anbindung der Region um Stendal ermöglichen.
- » Der Flughafen Leipzig/Halle befindet sich auf sächsischem Landesgebiet. Entsprechend groß sind auch die durchschnittlich zurückzulegenden Entfernungen zum nächsten Flughafen.

Strukturindikatoren

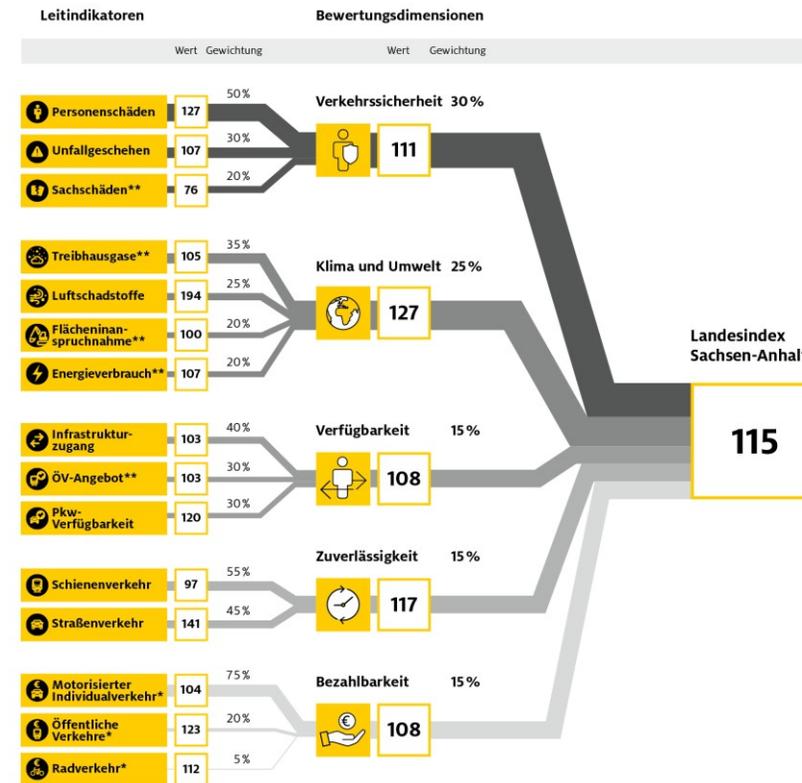
Bevölkerungsdichte	104	EW pro qkm Landesfläche
Verfügbares Einkommen	25.094	€ pro Person und Jahr
Pkw-Dichte	573	Fahrzeuge/1.000 EW
Fahrleistung der Pkw	11.900	km pro Jahr
Dichte an Carsharing-Fahrzeugen	0,15	Fahrzeuge /1.000 EW
Dichte an Elektrofahrzeugen	9,02	Fahrzeuge /1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	3,63	Unfälle mit Personenschäden/1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	52,0	Verkehrstote/Mio. EW
CO ₂ -Emissionen des Verkehrs	k. A.	t / EW und Jahr
Stickstoffdioxid-Belastung	16,7	Jahresmittelwert NO ₂ µg pro cbm
Energieverbrauch des Verkehrs	k. A.	PJ/Mio. EW
Verkehrsqualität	28,8	Staukilometer pro km Autobahnlänge
Verkehrsfläche	34,8	Anteil an der Siedlungsfläche in %

Sachsen-Anhalt



Viele Verkehrstote im Bezug zur Bevölkerung

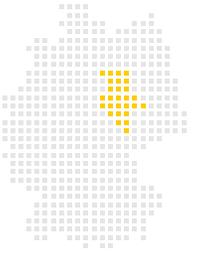
- » Sachsen-Anhalt liegt beim Pkw-Besitz im Mittelfeld der Bundesländer. Carsharing-Angebote sind bislang kaum verbreitet und auch der Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge im Fahrzeugbestand ist noch vergleichsweise gering.
- » Die Anzahl der Unfälle je EW liegt auf einem für ein Flächenland üblichen Niveau. Allerdings gibt es hier im Verhältnis zur Bevölkerung im Bundesländervergleich die **meisten Verkehrstoten**. Ein Grund dafür ist, dass insbesondere im Norden des Landes große Teile der Fahrleistung ausschließlich auf Landstraßen erbracht werden.
- » Andere **Belastungen durch den Straßenverkehr** sind in Sachsen-Anhalt **gering**. Selbst an den Autobahnknotenpunkten um Magdeburg und Halle staut sich der Verkehr im Vergleich zu anderen Bundesländern eher selten. Die Treibhausgasemissionen je EW liegen knapp unterhalb des Bundesdurchschnitts, die Stickoxidbelastungen zählen zu den geringsten in Deutschland, auch der Energieverbrauch des Verkehrs je EW ist vergleichsweise niedrig.



* Werte geben (teilweise) den Bundesdurchschnitt wieder, ** Berechnungsweise weicht vom Bundesdurchschnitt ab

Ergebnisse des Landesindex ST, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

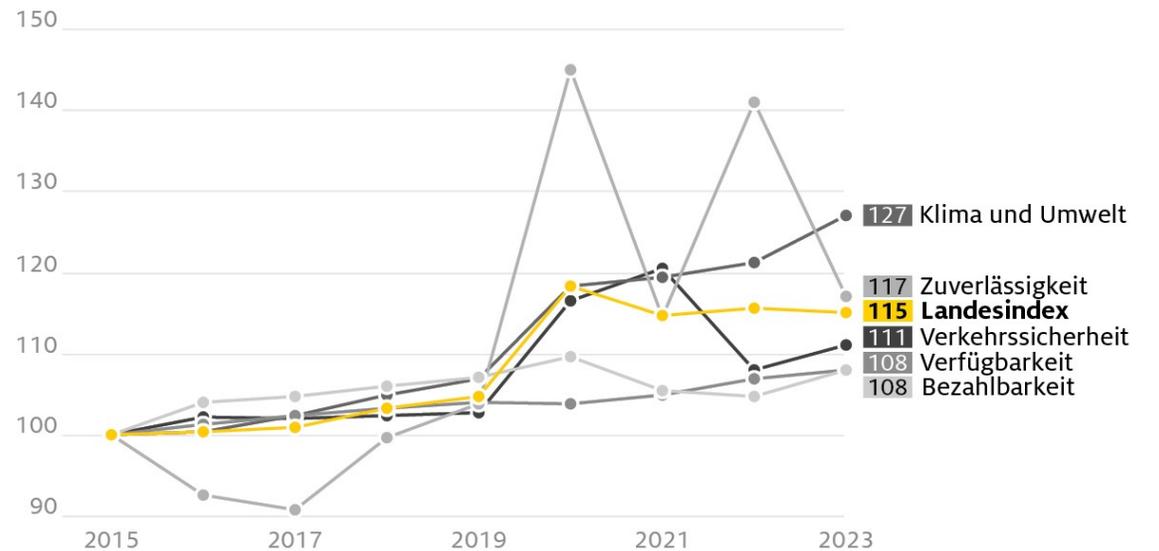
Sachsen-Anhalt



Index deutlich über dem Bundesindex und mit konstanter Entwicklung

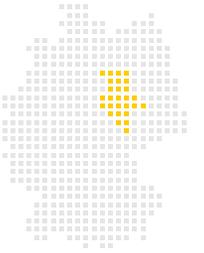
- » Der Gesamtindex für Sachsen-Anhalt **sank 2023 geringfügig** und lag bei **115 Punkten**.
- » Stark verschlechtert hat sich die Zuverlässigkeit von 141 auf **117 Punkte**. Die deutliche Verbesserung im Vorjahr ist also auch hier auf die Methodikänderung in der Stauerfassung zurückzuführen.
- » Alle weiteren Bewertungsdimensionen erfuhren eine Verbesserung.
- » Ein neues **Rekordhoch** erreichte die Bewertungsdimension **Klima und Umwelt** mit **127 Punkten** nach 121 Punkten im Jahr 2022. Auch die **Verfügbarkeit** erreichte mit **108 Punkten** ein neues Rekordhoch.
- » Der Landesindex lag somit **vier Punkte über dem Bundesindex**.

Entwicklung des Landesindex

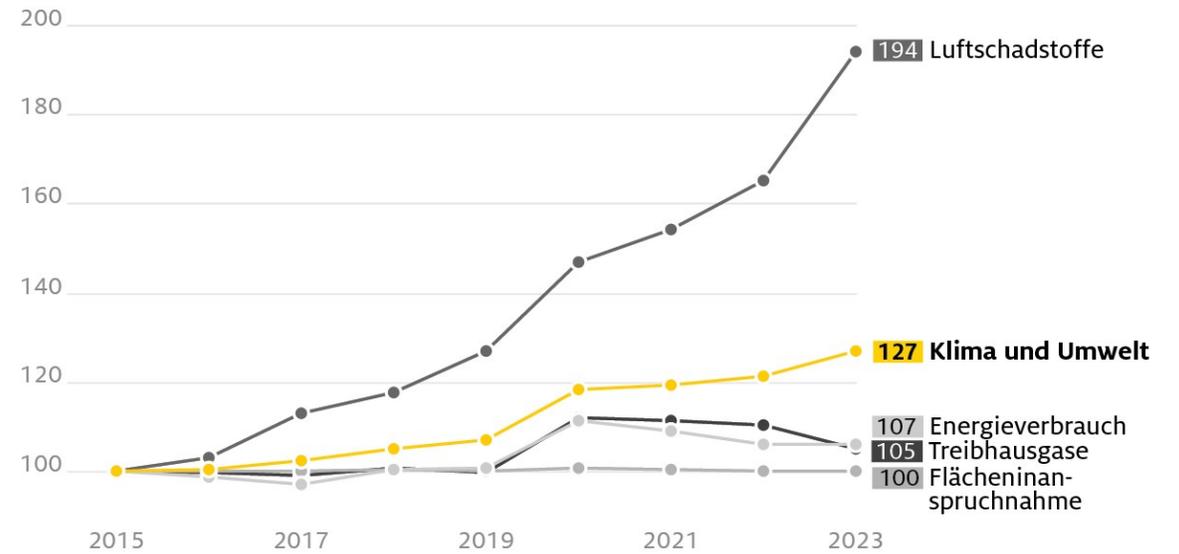
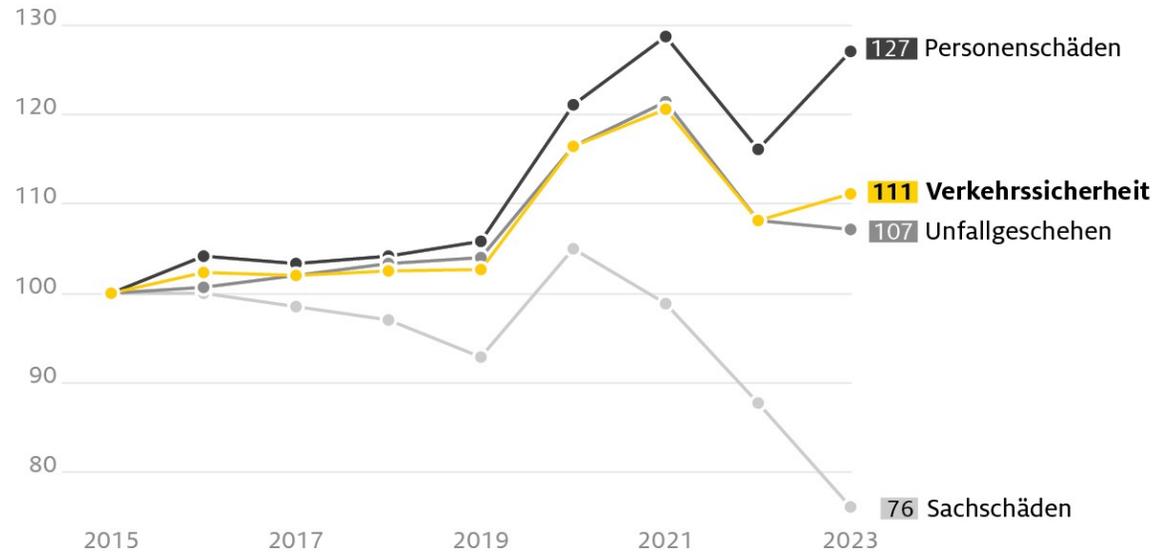


Entwicklung der Bewertungsdimensionen in ST seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Sachsen-Anhalt

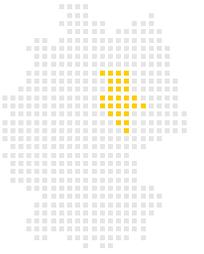


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

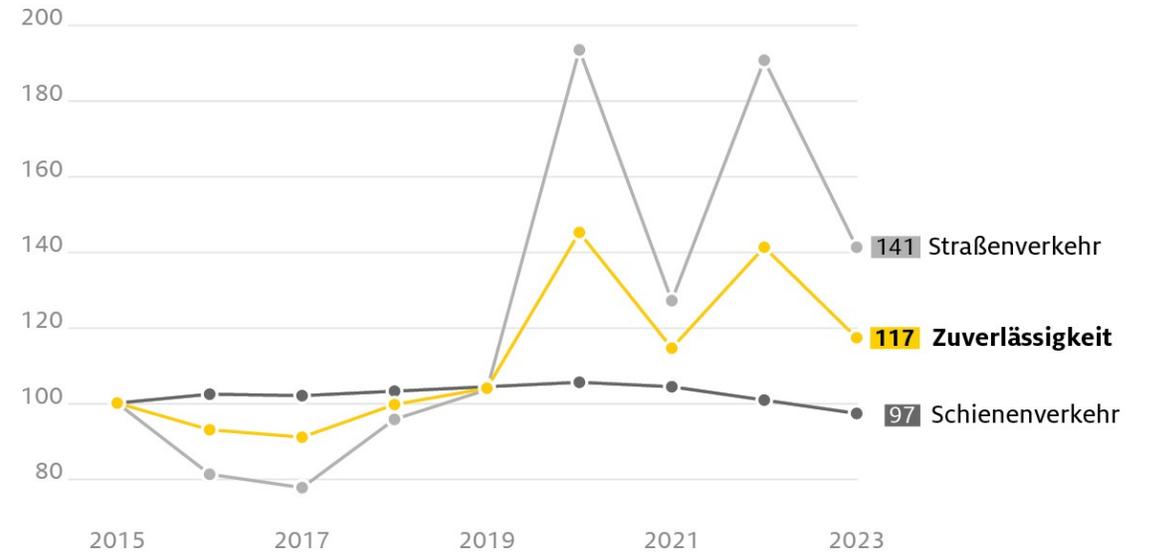
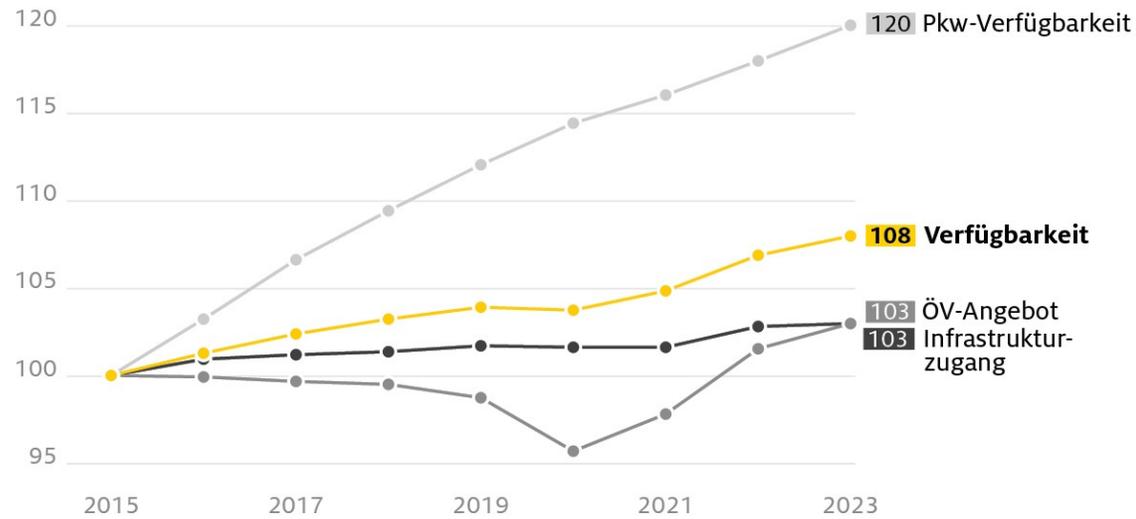


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in ST seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Sachsen-Anhalt



Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

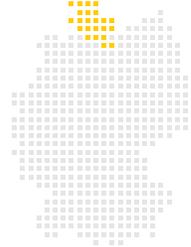


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in ST seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Schleswig-Holstein



Schleswig-Holstein



Dünn besiedelt mit Oberzentren an der Ostküste

- » Schleswig-Holstein ist das nördlichste Bundesland Deutschlands und eher **dünn besiedelt**. Nach dem Saarland ist es das zweitkleinste Flächenland.
- » Der Süden des Landes gehört zum Speckgürtel Hamburgs und ist wirtschaftlich eng mit dem Stadtstaat verbunden.
- » Die Oberzentren Kiel, Lübeck, Flensburg und Neumünster bilden verhältnismäßig kleine Agglomerationsräume im Osten des Landes. Diese sind von Schiffsbau, Tourismus und Windenergie geprägt.
- » Der Westen ist eher strukturschwach und hat keine Oberzentren. Hier dominiert neben der Windenergie und dem Tourismus vor allem die Landwirtschaft.



Schleswig-Holstein



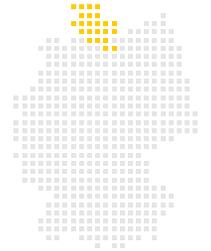
Trotz Randlage verkehrlich gut erschlossen

- » Durch die Randlage sind überregional bedeutsame Verflechtungen in West-Ost-Richtung, abgesehen vom Seeverkehr, nur eingeschränkt möglich. Dennoch sind die durch Schleswig-Holstein verlaufenden **Autobahnen A1 und A7 international bedeutend**. Sie verbinden Deutschland über Hamburg mit Skandinavien und werden die Zubringer für die im Bau befindliche Fehmarnbeltquerung sein.
- » **Das Schienennetz in Schleswig-Holstein ist** sowohl im Metropolraum Hamburg als auch im Zulauf auf die touristischen Zentren entlang der Küsten **gut ausgebaut**. Im Schienenverkehr wird die Fehmarnbeltquerung die internationale Erreichbarkeit erhöhen. Die **Regionen abseits** der genannten Schienentrassen sind hingegen meist **nur durch den Busverkehr erschlossen**.
- » Seit 2017 existiert in Schleswig-Holstein kein nennenswerter kommerzieller Luftverkehr mehr. Der Hamburger Flughafen ist der nächstgelegene internationale Flughafen.

Strukturindikatoren

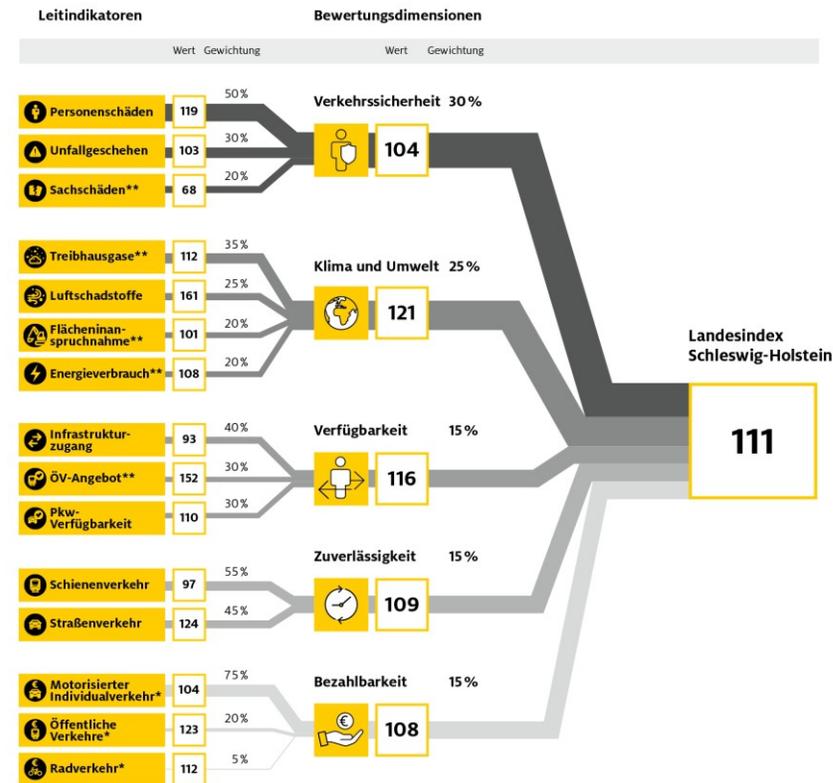
Bevölkerungsdichte	187	EW pro qkm Landesfläche
Verfügbares Einkommen	29.395	€ pro Person und Jahr
Pkw-Dichte	593	Fahrzeuge/1.000 EW
Fahrleistung der Pkw	11.990	km pro Jahr
Dichte an Carsharing-Fahrzeugen	0,10	Fahrzeuge /1.000 EW
Dichte an Elektrofahrzeugen	20,50	Fahrzeuge /1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	4,18	Unfälle mit Personenschäden/1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	29,1	Verkehrstote/Mio. EW
CO ₂ -Emissionen des Verkehrs	1,64	t / EW und Jahr
Stickstoffdioxid-Belastung	23,4	Jahresmittelwert NO ₂ µg pro cbm
Energieverbrauch des Verkehrs	24,3	PJ/Mio. EW
Verkehrsqualität	34,5	Staukilometer pro km Autobahnlänge
Verkehrsfläche	32,7	Anteil an der Siedlungsfläche in %

Schleswig-Holstein



Geringe Umweltauswirkungen trotz hoher Motorisierungsquote

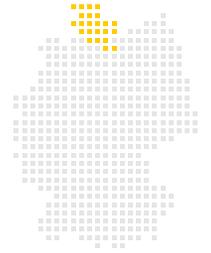
- » Bei der Entfernung zum nächsten Fernverkehrsbahnhof liegt Schleswig-Holstein im oberen Drittel, da die Fernbahnhöfe gleichmäßig über das Landesgebiet verteilt sind.
- » In kaum einem anderen Bundesland sind jedoch durchschnittlich **weitere Strecken zum nächsten Mittel- oder Oberzentrum** oder zum **nächsten internationalen Flughafen** zu bewältigen. Dies resultiert in einer hohen Pkw-Dichte.
- » Trotzdem ist die **Anzahl der Verkehrstoten sowie die Staugefahr gering**. Ein Grund dafür dürfte die geringe Verkehrsdichte auf großen Teilen der schleswig-holsteinischen Landstraßen sein.
- » Die Treibhausgasemissionen je EW im Verkehr, wie auch die Stickoxidbelastung, liegen in Schleswig-Holstein wegen des eher moderaten Straßenverkehrs im mittleren Bereich. Der **Energieverbrauch des Verkehrs** je EW ist in Schleswig-Holstein **ausgesprochen niedrig**.



* Werte geben (teilweise) den Bundesdurchschnitt wieder, ** Berechnungsweise weicht vom Bundesdurchschnitt ab

Ergebnisse des Landesindex SH, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

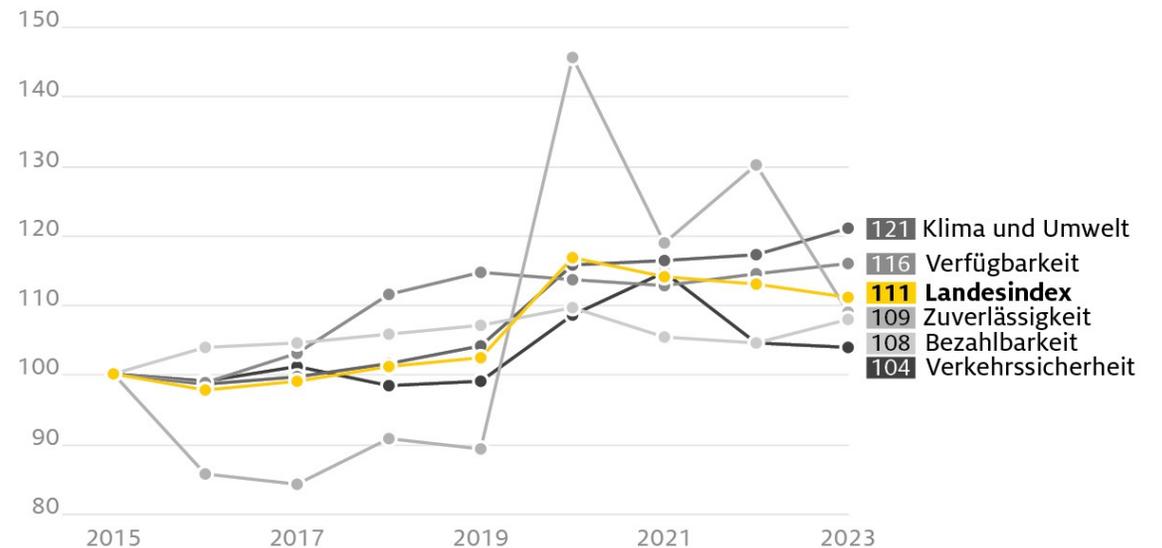
Schleswig-Holstein



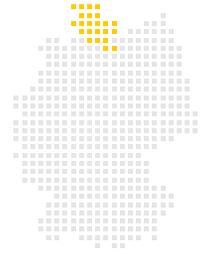
Index im Bundesdurchschnitt und mit leicht negativer Entwicklung

- » Der **Landesindex sank im Vergleich zum Vorjahr** um zwei Punkte und betrug für das Jahr 2023 noch **111 Punkte**.
- » Dabei sank die **Bewertungsdimensionen Zuverlässigkeit** im Einklang mit dem Bundestrend. Die Bewertungsdimensionen **Klima und Umwelt** sowie **Verfügbarkeit** verbesserten sich im Vergleich zum Vorjahr leicht.
- » Die Verfügbarkeit lag in Schleswig-Holstein aufgrund der guten ÖV-Abdeckung deutlich über dem Wert des Bundes. In der Bewertungsdimension Klima und Umwelt schnitt der Leitindikator der Luftschadstoffe im Vergleich schlechter ab, erlebte aber auch hier seit 2015 eine sehr starke Verbesserung. Insgesamt lag der **Landesindex dadurch gleichauf mit dem Bundesindex**.

Entwicklung des Landesindex

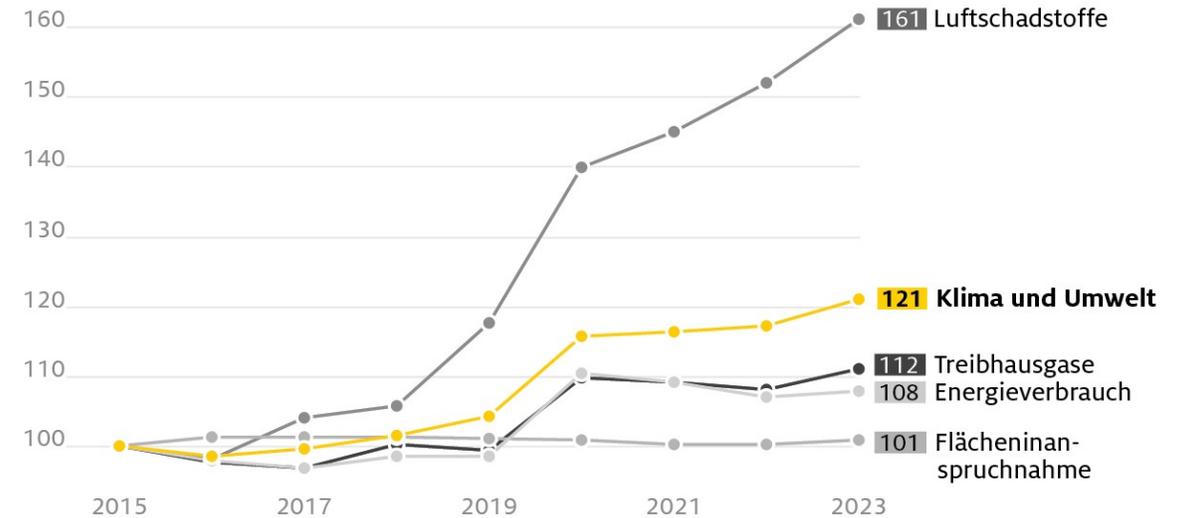
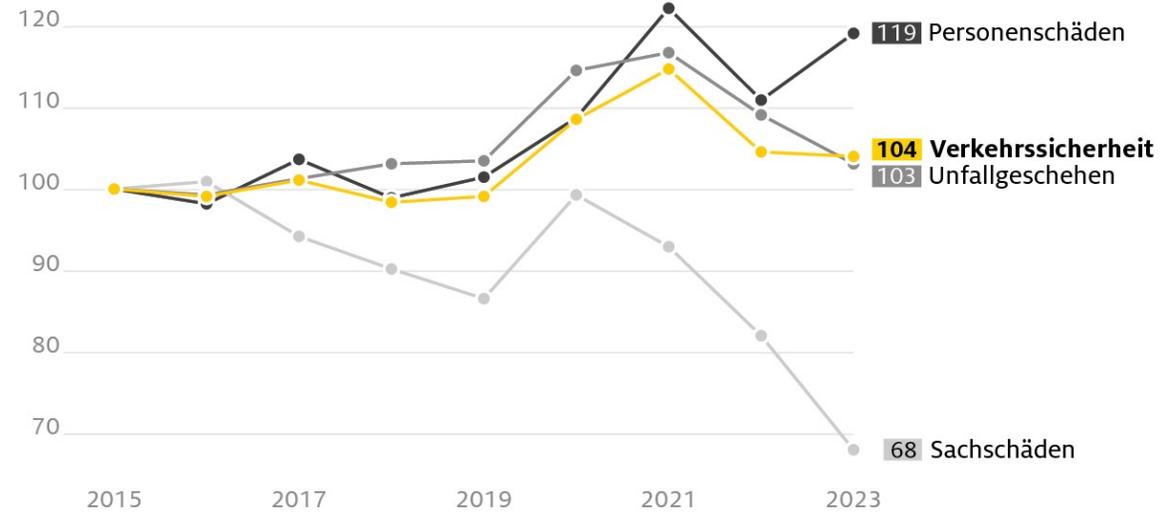


Entwicklung der Bewertungsdimensionen in SH seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

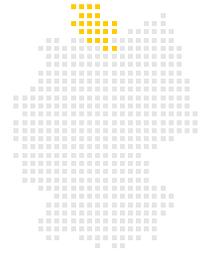


Schleswig-Holstein

Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

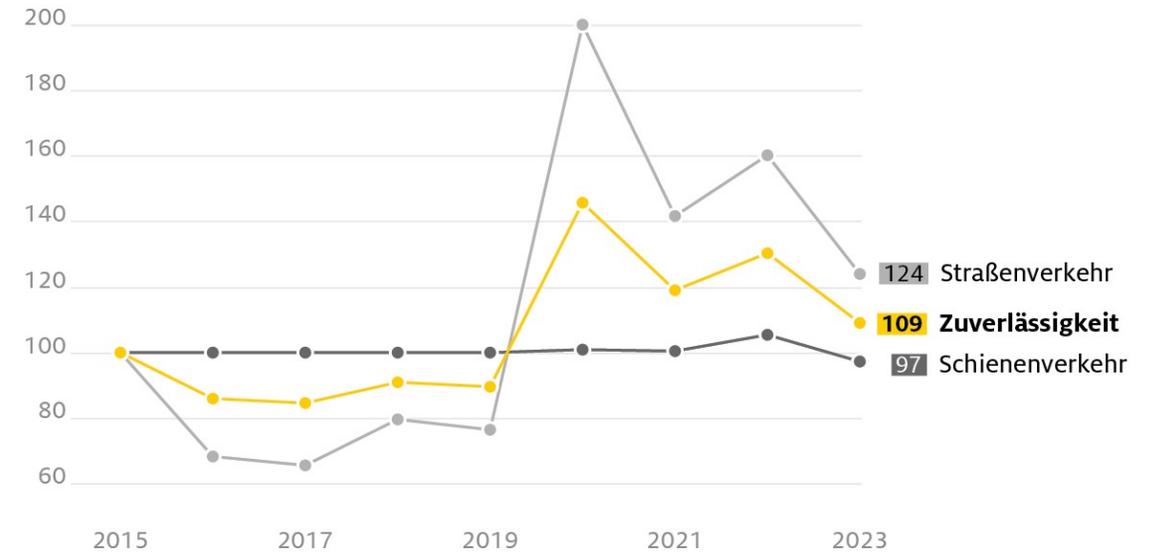
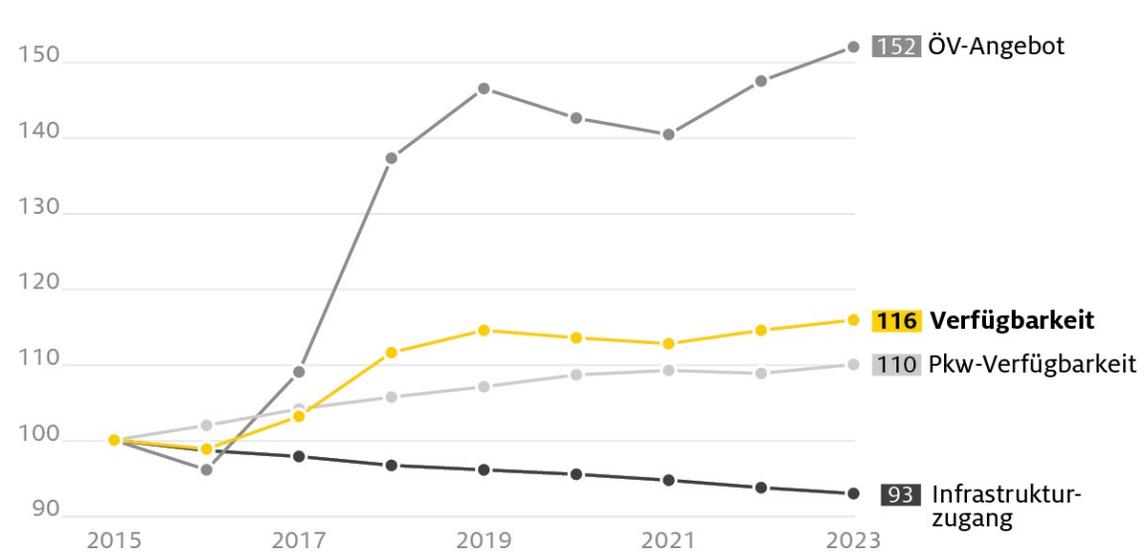


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in SH seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen



Schleswig-Holstein

Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015



Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in SH seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Thüringen



Linie	Ziel
405	Dorndorf, Schule
413	Neustadt, Busbahnhof
417	Milda, WS
433	Kunitz, WS

Thüringen



Dünn besiedeltes Land im Zentrum Deutschlands

- » Thüringen ist mit Blick auf seine Fläche und die Bevölkerungszahl von 2,1 Millionen ein kleines Flächenland, das im Bundesvergleich eine **geringe Bevölkerungsdichte** aufweist. Vor allem im Süden des Landes und an der Grenze zu Sachsen-Anhalt gibt es sehr ländliche Gebiete.
- » Wirtschaftlich starke Regionen sind abseits der Hauptstadt Erfurt die Industrie- und Wissenschaftsstandorte Jena, Eisenach, Gera und Weimar. Die Arbeitslosenquote geht seit 2005 stetig zurück.
- » Durch seine zentrale Lage in Deutschland konnte Thüringen vom **Infrastrukturausbau** nach der Wiedervereinigung profitieren, sodass es gut an die umliegenden Bundesländer angebunden ist.



Thüringen



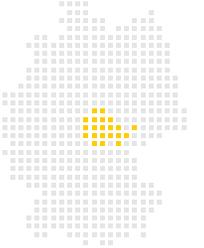
Gute Erschließung in die Fläche nur auf der Straße

- » Der **Bahnhof Erfurt** ist nach der Wiedervereinigung zu einem überregional **bedeutsamen Knotenpunkt** für den Schienenverkehr geworden. In die Fläche ist das Schienennetz jedoch schwach ausgebaut. So ist auch zu erklären, dass in Thüringen – verglichen mit anderen Bundesländern – die **drittlängsten Strecken zum nächsten Fernbahnhof** zu bewältigen sind.
- » Verschiedene Autobahnen erschließen große Teile des Landes. Von besonderer Bedeutung sind die A4 und A9, die eine leistungsfähige Ost-West- bzw. Nord-Süd-Achse bilden. Die A38 bindet Thüringen an Niedersachsen und Nordhessen an; die A71 und die A73 schaffen Verbindungen nach Bayern.
- » Die Entfernung zur nächsten Autobahn und zum nächsten Flughafen befinden sich nahe dem Bundesdurchschnitt. Thüringen verfügt über den Flughafen Erfurt-Weimar, auf dem aber nur mehr Charterflüge starten und landen. Das Bundesland profitiert in erster Linie von der Nähe zu den internationalen Flughäfen Leipzig/Halle und Frankfurt am Main.

Strukturindikatoren

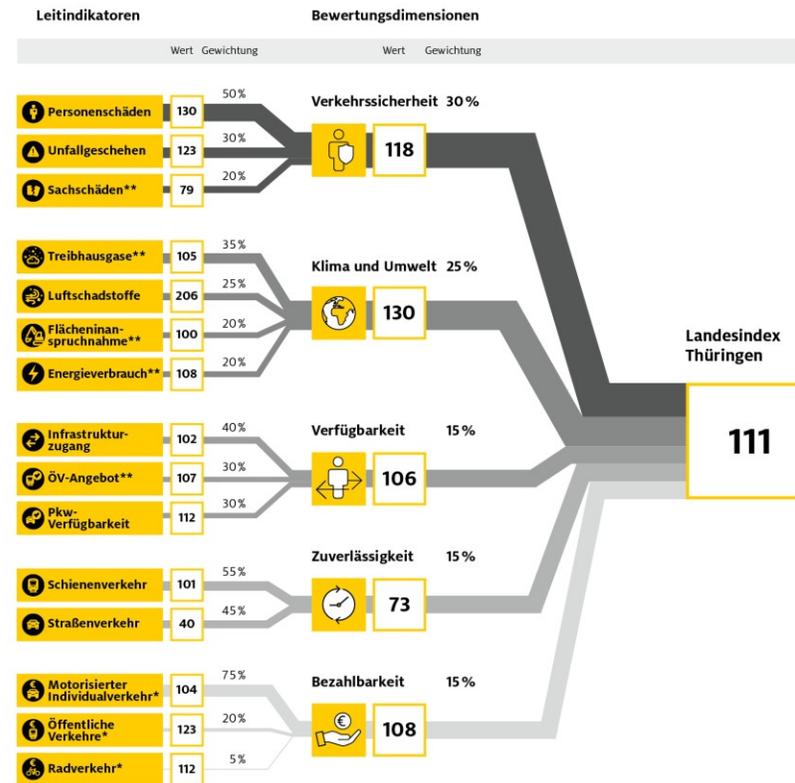
Bevölkerungsdichte	130	EW pro qkm Landesfläche
Verfügbares Einkommen	25.736	€ pro Person und Jahr
Pkw-Dichte	568	Fahrzeuge/1.000 EW
Fahrleistung der Pkw	11.644	km pro Jahr
Dichte an Carsharing-Fahrzeugen	0,15	Fahrzeuge /1.000 EW
Dichte an Elektrofahrzeugen	10,37	Fahrzeuge /1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	2,83	Unfälle mit Personenschäden/1.000 EW
Straßenverkehrsunfälle	45,7	Verkehrstote/Mio. EW
CO ₂ -Emissionen des Verkehrs	k. A.	t / EW und Jahr
Stickstoffdioxid-Belastung	16,2	Jahresmittelwert NO ₂ µg pro cbm
Energieverbrauch des Verkehrs	k. A.	PJ/Mio. EW
Verkehrsqualität	11,5	Staukilometer pro km Autobahnlänge
Verkehrsfläche	36,8	Anteil an der Siedlungsfläche in %

Thüringen



Geringe Verkehrsdichte trotz hoher Motorisierungsquote

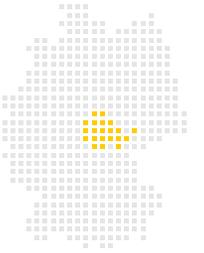
- » Die relativ **hohe Motorisierungsquote** Thüringens belegt die Autoabhängigkeit seiner Bevölkerung. Dennoch ereignen sich in keinem Bundesland so **wenige Straßenverkehrsunfälle mit Personenschäden je 1.000 Personen** wie in Thüringen.
- » Eine Erklärung ist die **niedrige Verkehrsdichte** bei einer gleichzeitig gut ausgebauten Straßeninfrastruktur. Nur in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern stehen mehr Autobahnkilometer pro EW zur Verfügung als in Thüringen.
- » Die geringe Verkehrsdichte schlägt sich zudem auf das Staugeschehen nieder. Thüringen war 2023 das Land mit der **zweitniedrigsten Stauintensität** in Deutschland. Ein weiterer Effekt dieser geringen Verkehrsdichte und des überschaubaren Schiffs- und Luftverkehrs sind die niedrigen durch den Verkehr verursachten Emissionen.



* Werte geben (teilweise) den Bundesdurchschnitt wieder, ** Berechnungsweise weicht vom Bundesdurchschnitt ab

Ergebnisse des Landesindex TH, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

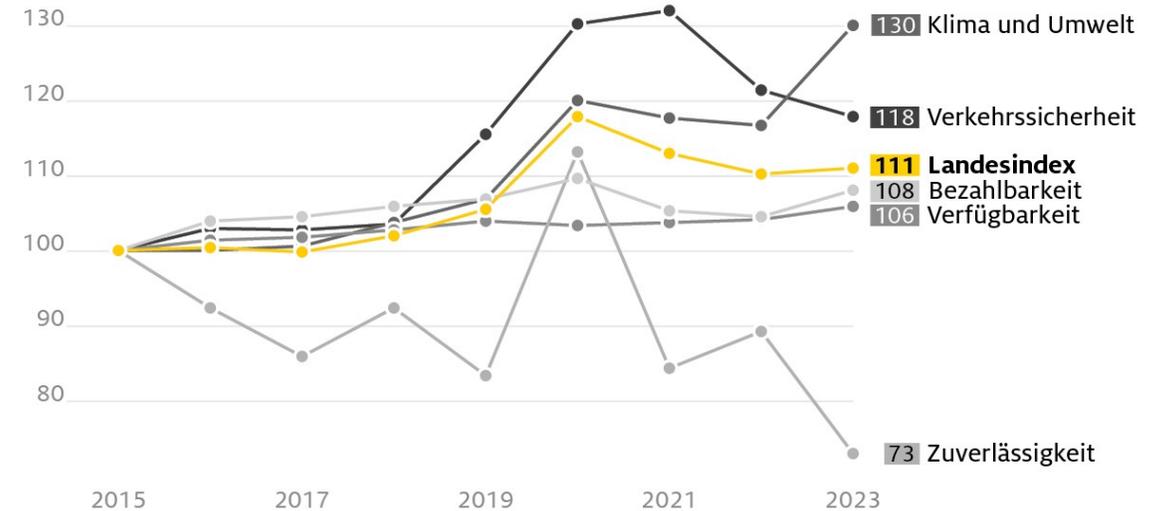
Thüringen



Index im Bundesdurchschnitt und mit konstanter Entwicklung

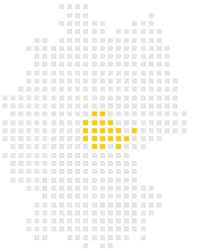
- » Der Landesindex für Thüringen **stieg** von 2022 auf 2023 von 110 Punkte **auf 111 Punkte**.
- » Hauptgrund war der starke Anstieg der Bewertungsdimension Klima und Umwelt. Besonders im Bereich der Luftschadstoffe gab es eine deutliche Verbesserung.
- » Das Staugeschehen verdoppelte sich von 2022 auf 2023, wodurch sich die Zuverlässigkeit stark verschlechterte. Als einzige Dimension war sie in der zeitlichen Betrachtung deutlich schlechter als im Jahr 2015.
- » Der Landesindex lag **genau im Bundesdurchschnitt**. Dabei entwickelten sich die Bewertungsdimensionen Verkehrssicherheit sowie Klima und Umwelt in Thüringen deutlich besser, während die Bewertungsdimension Zuverlässigkeit deutlich schlechter abschnitt. Sie verhindert ein besseres Ergebnis des Landesindex. Wie in Mecklenburg-Vorpommern beruht dies auf der sehr niedrigen Staukennziffer im Jahr 2015.

Entwicklung des Landesindex

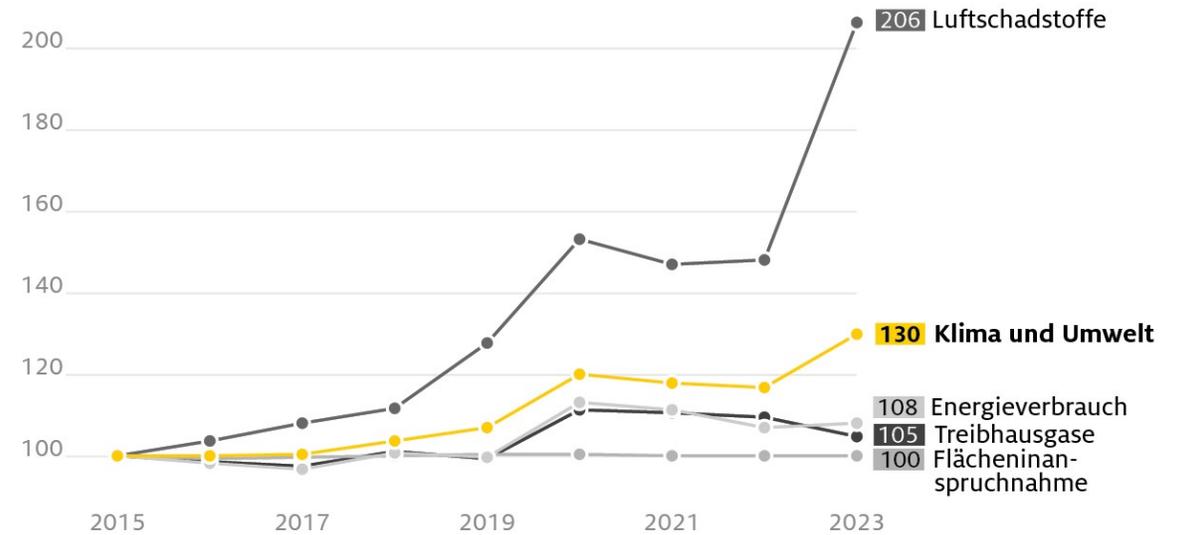
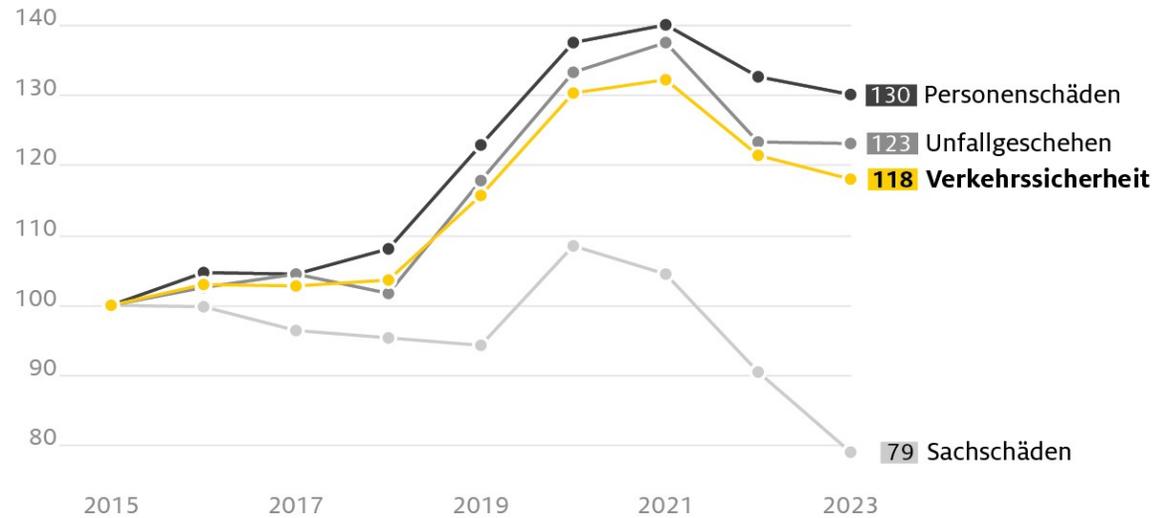


Entwicklung der Bewertungsdimensionen in TH seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100, Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Thüringen

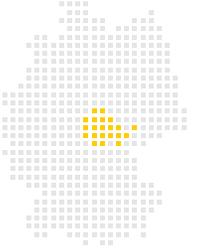


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

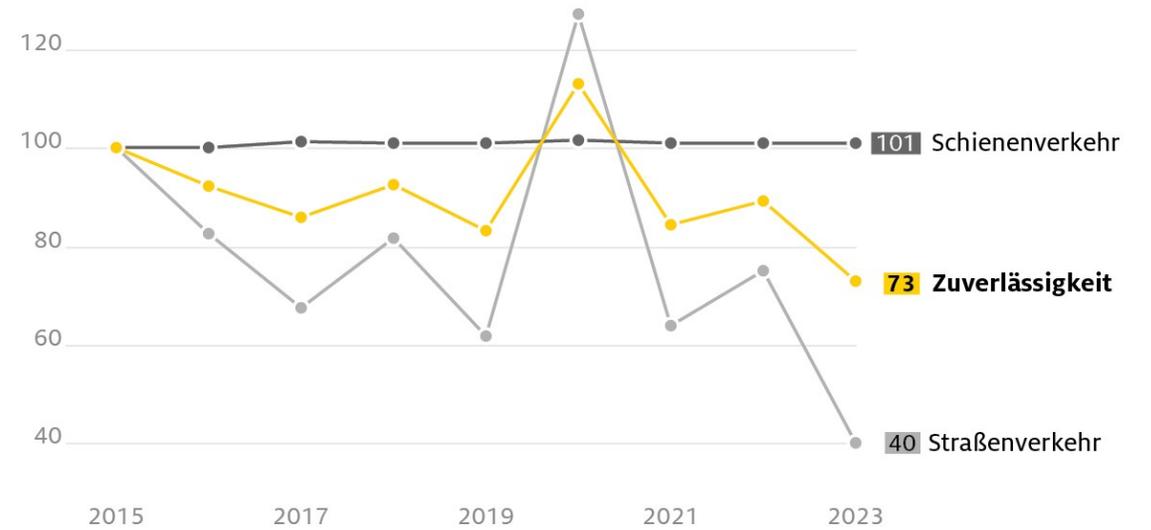
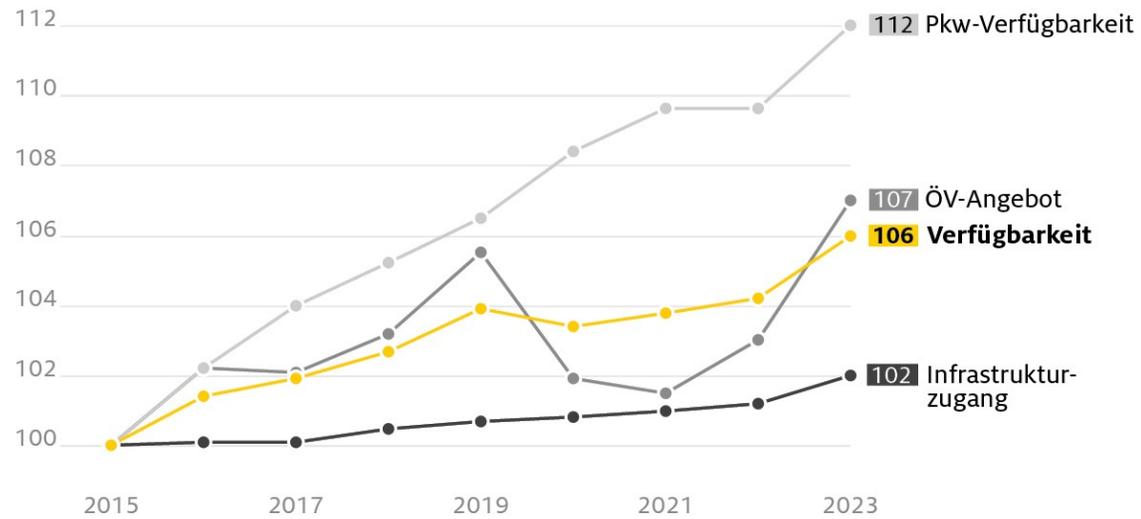


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in TH seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BAST, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Thüringen



Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015

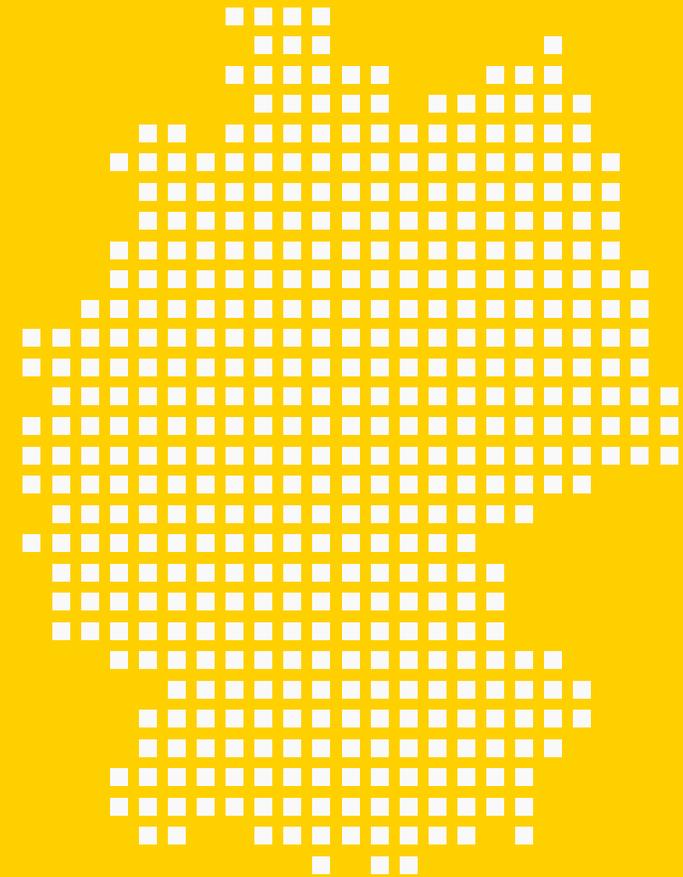


Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen in TH seit 2015, Datenstand 2023; 2015 = 100
 Quellen: BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

ADAC

Mobilitätsindex 2025

Entwicklung nachhaltiger Mobilität
In Deutschland



4. Bundesländerranking

Inhalt

1. Motivation und Methodik

Motivation
Methodik

4
9

2. Ergebnisse auf Bundesebene

Verkehrssicherheit
Klima und Umwelt
Verfügbarkeit
Zuverlässigkeit
Bezahlbarkeit
Gesamtindex

24
31
38
45
52
59

3. Ergebnisse auf Länderebene

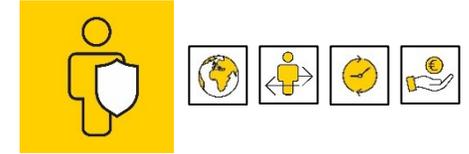
Einführung
Strukturindikatoren
Baden-Württemberg
Bayern
Berlin
Brandenburg
Bremen
Hamburg
Hessen
Mecklenburg-Vorpommern
Niedersachsen
Nordrhein-Westfalen
Rheinland-Pfalz
Saarland
Sachsen
Sachsen-Anhalt
Schleswig-Holstein
Thüringen

67
68
69
76
83
90
97
104
111
118
125
132
139
146
153
160
167
174

4. Bundesländerranking

Schwere Personenschäden
CO₂-Emissionen
Elektro-Pkw
Ladeinfrastruktur
Ladeleistung

183
185
187
189
192

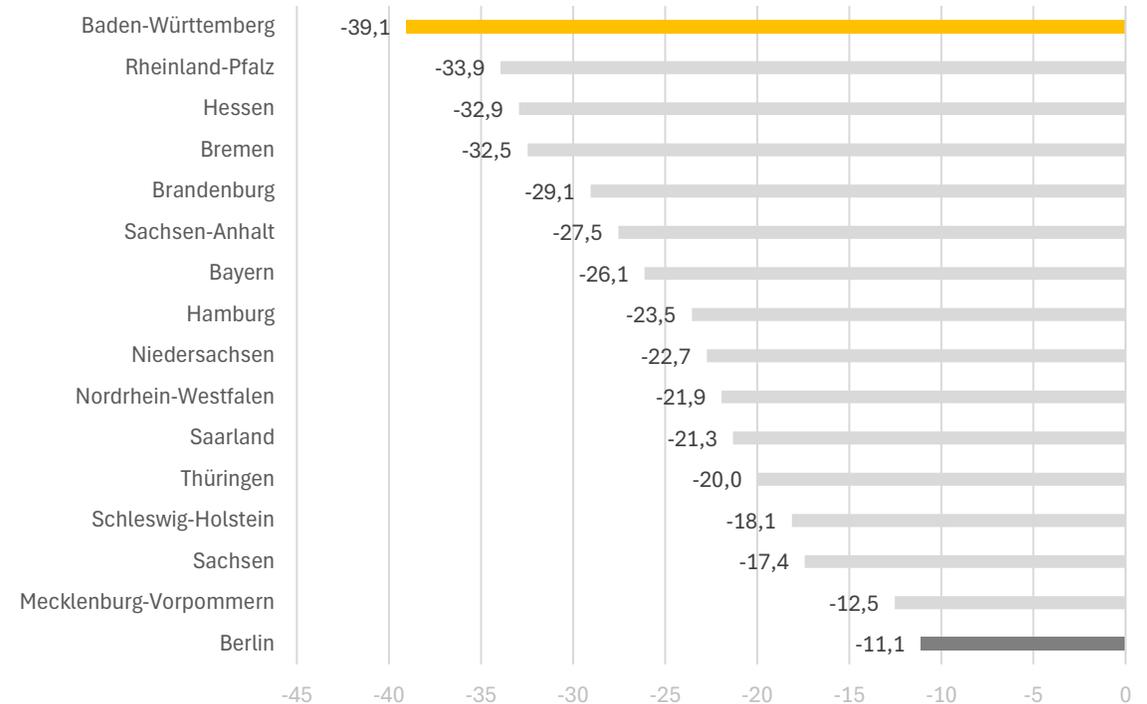


Ranking Schwere Personenschäden

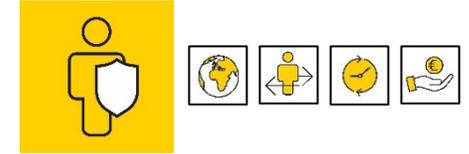
Deutlich weniger schwere Personenschäden im Straßenverkehr

- » In allen Bundesländern ist die Zahl schwerer Personenschäden (Getötete + Schwerverletzte) je EW in den letzten Jahren zurückgegangen.
- » In Baden-Württemberg gingen die schweren Personenschäden im Verhältnis zur Bevölkerung um mehr als 39 Prozent zurück, in Rheinland-Pfalz, Hessen und Bremen um mehr als 32 Prozent.
- » Im Bundesdurchschnitt gingen die schweren Personenschäden je EW von 2015 bis 2024 um 26 Prozent zurück.
- » Trotz (bzw. wegen) einer guten Ausgangssituation 2015 konnte sich Berlin nicht so stark verbessern wie andere Bundesländer.
- » In den meisten Ländern ging die Zahl der Verkehrstoten stärker zurück als die Zahl der Schwerverletzten.

Entwicklung der schweren Personenschäden je EW von 2015 bis 2024 (in %)



Entwicklung der schweren Personenschäden je EW 2015 bis 2024
 Quellen: VIZ, eigene Darstellung

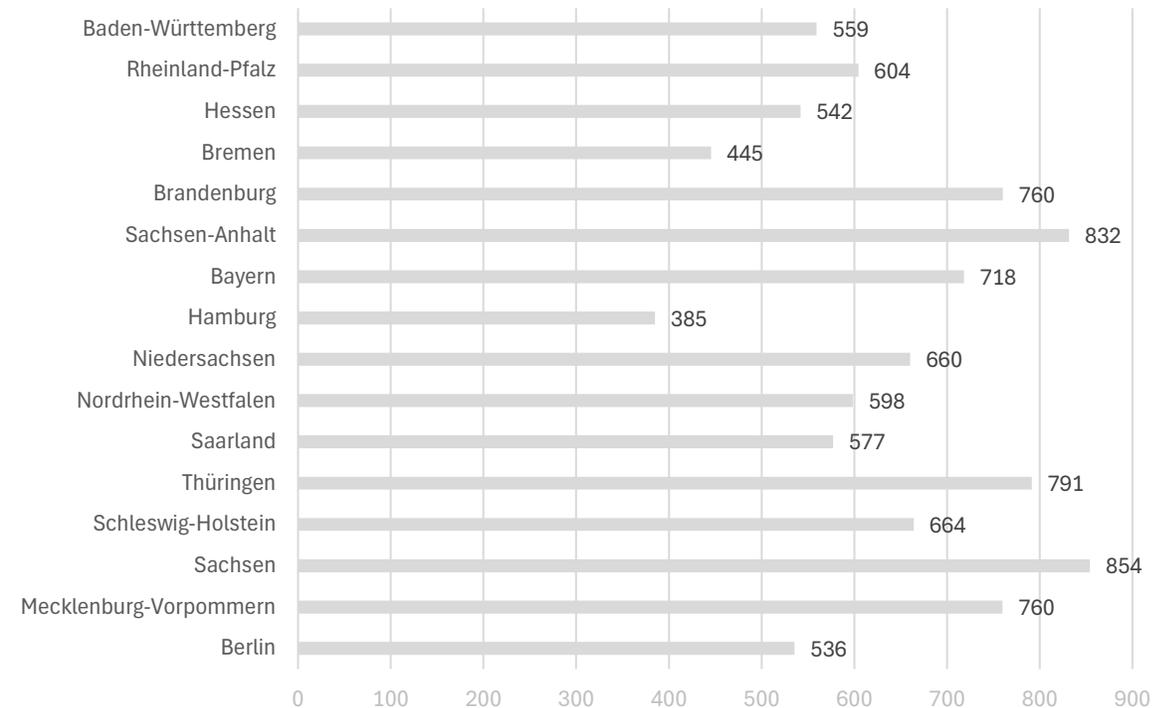


Schwere Personenschäden

Stadtstaaten mit den wenigsten schweren Personenschäden

- » Die Zahl der Unfälle steigt mit der Verkehrsstärke und ist auf stark befahrenen Straßen höher.
- » Die Schwere der Unfälle nimmt mit steigender Geschwindigkeit zum Beispiel auf Außerortsstraßen zu. Deshalb verzeichnen die Stadtstaaten weniger schwere Personenschäden.
- » Die Zahl der Verkehrstoten auf Autobahnen ist wegen der hohen Sicherheitsstandards wie Schutzplanken, Fahrtrichtungstrennung und großzügiger Trassierung vergleichsweise gering, weshalb Nordrhein-Westfalen trotz hoher Personenschäden hier gut abschneidet.
- » In Brandenburg, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern machen Baumunfälle einen hohen Anteil an den Unfällen mit Getöteten aus.
- » Die ostdeutschen Flächenländer schneiden am schlechtesten ab. Der Unfalltyp „Verlassen der Fahrbahn“ hat einen höheren Anteil als in anderen Bundesländern. Dies deutet auf fehlende Schutzeinrichtungen, wie Leitplanken, hin.

Schwere Personenschäden 2024 (je Mio. EW)



Schwere Personenschäden je Mio. EW 2024
 Quellen: VIZ, eigene Berechnungen



Ranking CO₂-Emissionen im Verkehr

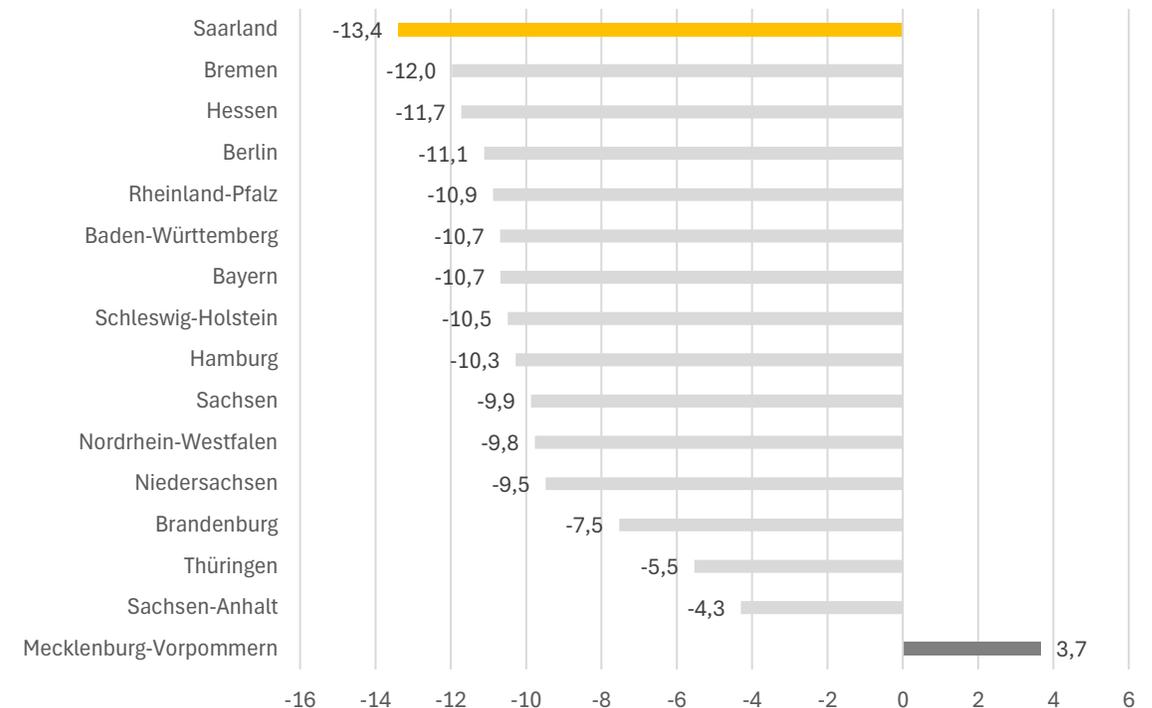
Nachwirkungen der COVID-19-Pandemie

- » Mit Ausnahme von Mecklenburg-Vorpommern nahmen die CO₂-Emissionen im Verkehr je EW in allen Bundesländern ab.
- » 2023 sind noch Nachwirkungen der COVID-19-Pandemie, wie der Nachfragerückgang im nationalen Luftverkehr, zu erkennen.
- » Im Saarland sank der CO₂-Ausstoß im Verkehr je EW seit 2015 am stärksten (13,4 Prozent). Danach folgen Bremen und Hessen mit einer Reduktion von 12 und 11,7 Prozent. Im Bundesdurchschnitt kam es zu einer Reduktion von 9,8 Prozent.

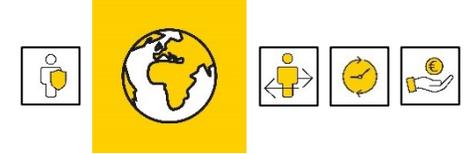
Die ostdeutschen Flächenländer fallen auffällig ab

- » Die reduzierte Nachfrage im Luftverkehr wirkt sich in Thüringen, Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern kaum aus.
- » Sachsen verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um drei Ränge. Auf Grund der eigenen Reduktion der Emissionen, aber auch, weil in anderen Bundesländern der CO₂-Ausstoß wieder anstieg.
- » In Mecklenburg-Vorpommern nahm die Verkehrsleistung überproportional zu.
- » Der Hochlauf von E-Autos verläuft langsamer als in Westdeutschland.

Entwicklung CO₂-Emissionen im Verkehr je EW von 2015 bis 2023 (in %)



Entwicklung CO₂-Emissionen im Verkehr je EW 2015 bis 2023
 Quellen: AG Energiebilanzen, Eurostat, eigene Berechnungen

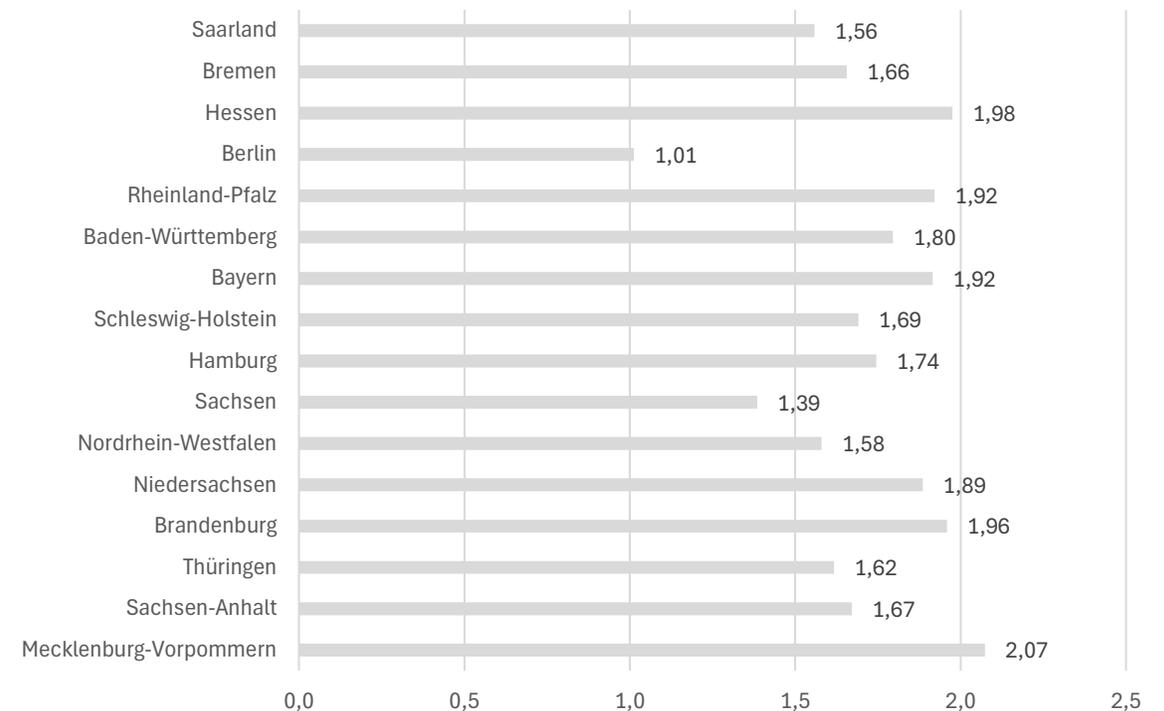


CO₂-Emissionen im Verkehr

Große Spannweite zwischen den Ländern

- » In Berlin werden nur etwa 1,0 Tonnen CO₂ je EW im Verkehr emittiert.
- » Sachsen (1,4 t CO₂/EW) und das Saarland (1,6 t CO₂/EW) sind die Flächenländer mit den geringsten CO₂-Emissionen je EW. Die beiden Stadtstaaten Bremen und Hamburg haben mit jeweils ungefähr 1,7 Tonnen CO₂ je EW einen deutlich höheren bevölkerungsbezogenen Treibhausgasausstoß als Berlin.
- » Die meisten Emissionen im Verkehr entstehen in Brandenburg, Hessen und Mecklenburg-Vorpommern. In Mecklenburg-Vorpommern werden im Verkehr je EW mehr als doppelt so viele CO₂-Emissionen ausgestoßen (2,1 t) wie in Berlin.

CO₂-Emissionen im Verkehr 2023 (in t/EW)



Entwicklung CO₂-Emissionen im Verkehr je EW 2023 (t/EW)
 Quellen: AG Energiebilanzen, Eurostat, eigene Berechnungen

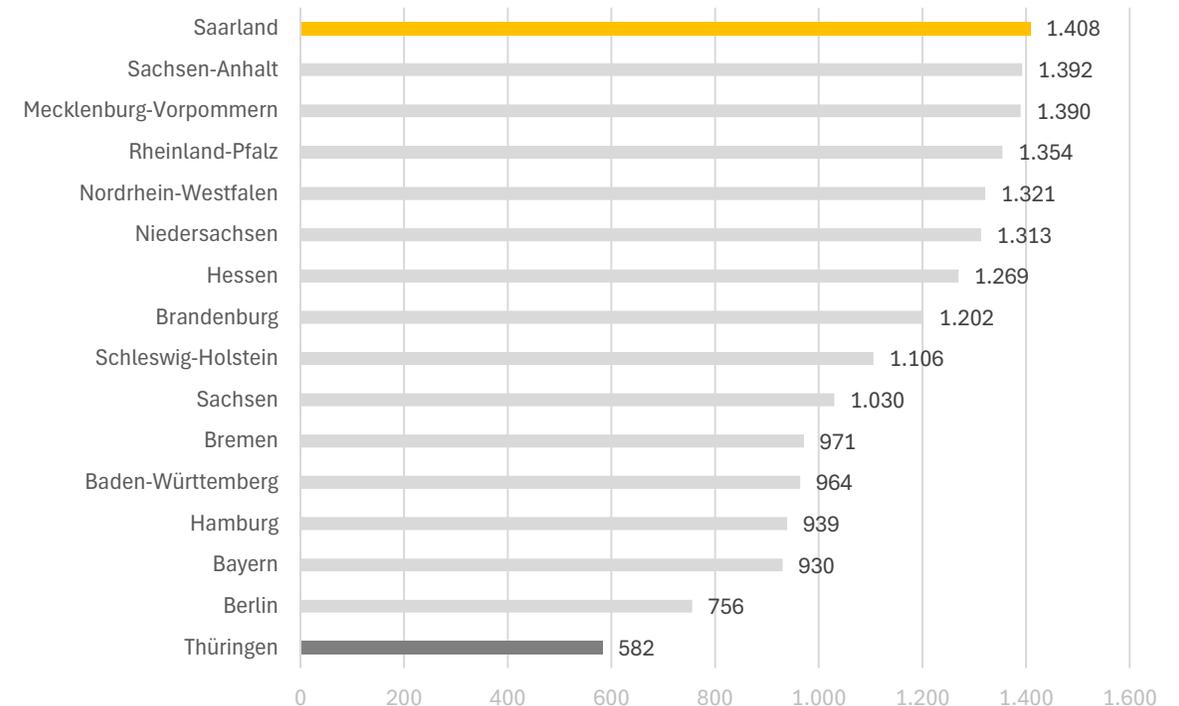


Ranking Elektro-Pkw (BEV)

Große Wachstumsraten beim Bestand der E-Autos

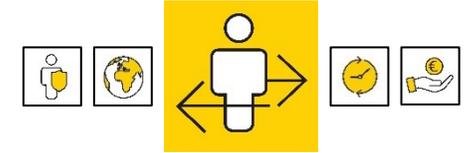
- » Insgesamt gab es in Deutschland 2019 etwa 140.000 BEV, 2024 waren es 1,6 Millionen. In allen Bundesländern kam es seit 2019 zu einer starken Zunahme der zugelassenen E-Autos. Gleich zehn Bundesländer erlebten eine Zunahme von über 1.000 Prozent.
- » Das größte Wachstum verzeichnen das Saarland, Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern
- » Ein Zusammenhang der Wachstumsrate mit Bestandszahlen ist nicht erkennbar. Die Länder mit dem höchsten Bestand (Nordrhein-Westfalen, Bayern, Baden-Württemberg) finden sich auf den Rängen 5, 14 und 12.
- » Der BEV-Bestand je EW liegt in den ostdeutschen Ländern unterhalb des westdeutschen Niveaus. Die Zuwachsraten variieren aber erheblich, so dass sie in allen Bereichen des Rankings zu finden sind.
- » In den Stadtstaaten war der Zuwachs geringer als in den meisten Flächenländern. Neben soziodemografischen Unterschieden (Haushaltsgröße, Haushaltseinkommen) könnte die größere Zahl der Mehrfamilienhäuser ohne persönliche Park- und Lademöglichkeit eine Erklärung sein.

Entwicklung BEV je EW von 2019 bis 2024 (in %)



Entwicklung E-Pkw je EW 2019 bis 2024
 Quellen: KBA, eigene Berechnungen

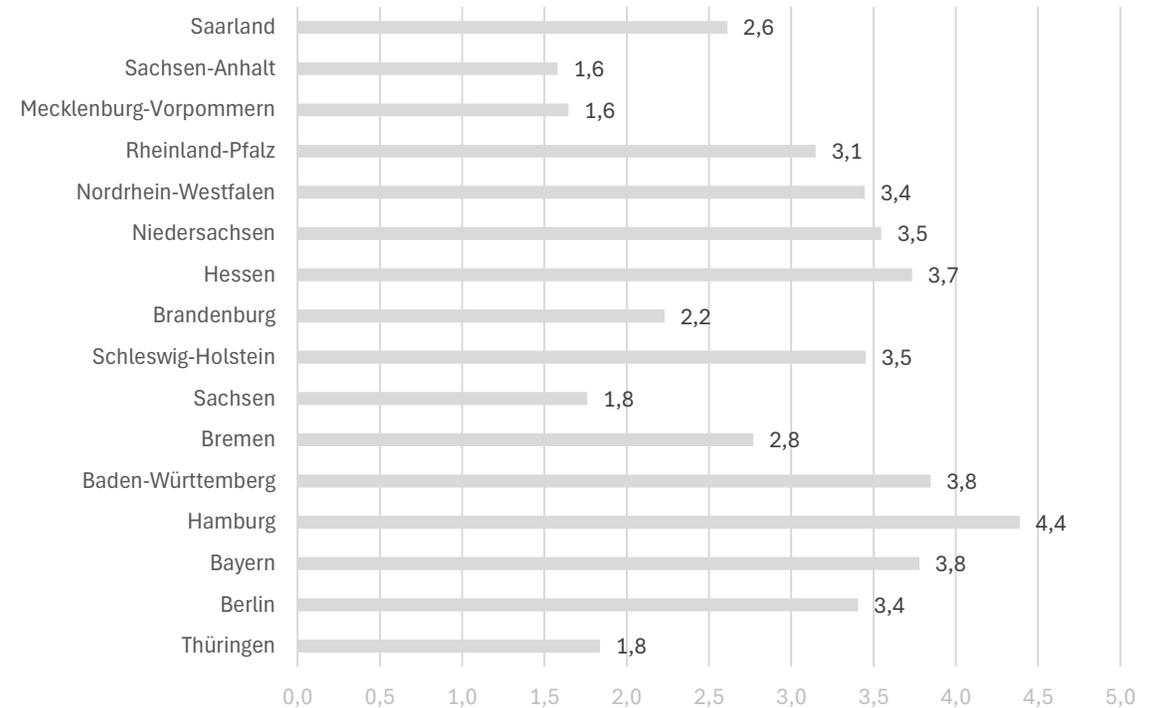
Elektro-Pkw (BEV)



Elektroautoanteil lag 2024 zwischen 1,6 Prozent und 4,4 Prozent

- » Den höchsten Anteil reiner E-Pkw am Gesamtbestand konnten 2023 Hamburg, Baden-Württemberg und Bayern vorweisen.
- » Abgesehen von Berlin haben alle ostdeutschen Bundesländer einen geringeren Anteil an E-Pkw als die westdeutschen Bundesländer.
- » In Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern lag der E-Pkw-Anteil bei etwa 1,6 Prozent.
- » Insgesamt war die Durchdringung des Pkw-Bestands mit Elektrofahrzeugen allerdings deutschlandweit noch gering (3,3 Prozent).

Anteile BEV am Pkw-Bestand 2024 (in %)



Anteil E-Pkw am Pkw-Bestand 2024
Quellen: KBA, eigene Berechnungen

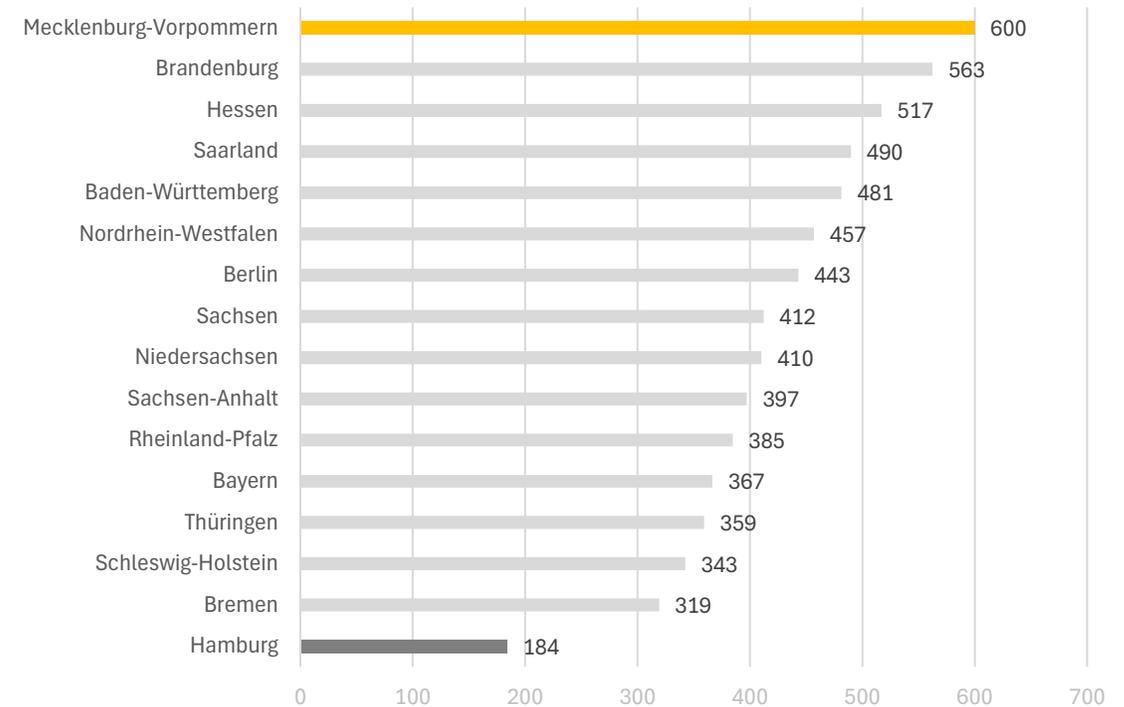


Ranking Ladeinfrastruktur

Deutliches Wachstum der Ladeinfrastruktur

- » Die öffentliche Ladeinfrastruktur je EW hat sich von 2019 bis 2024 in allen Bundesländern mindestens verdoppelt.
- » Im Bundesdurchschnitt gab es eine Zunahme der öffentlichen Ladepunkte je EW von 2019 bis 2024 um 419 Prozent.
- » Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Hessen erlebten einen Anstieg von über 500 Prozent. Da viele Bundesländer 2019 noch wenige öffentliche Ladepunkte hatten, fallen die Wachstumsraten so hoch aus.
- » Ähnlich wie bei den BEV ist die Wachstumsdynamik in den Stadtstaaten geringer als in den Flächenländern. Berlin sticht positiv heraus.
- » Schlusslicht Hamburg hatte bereits 2019 eine hohe Durchdringung mit öffentlichen Ladepunkten.
- » In vielen Bundesländern gibt es Förderprogramme zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur.

Entwicklung öffentliche Ladepunkte je EW von 2019 bis 2024 (in %)



Entwicklung öffentliche Ladepunkte je EW 2019 bis 2024
 Quellen: BNetzA, eigene Berechnungen

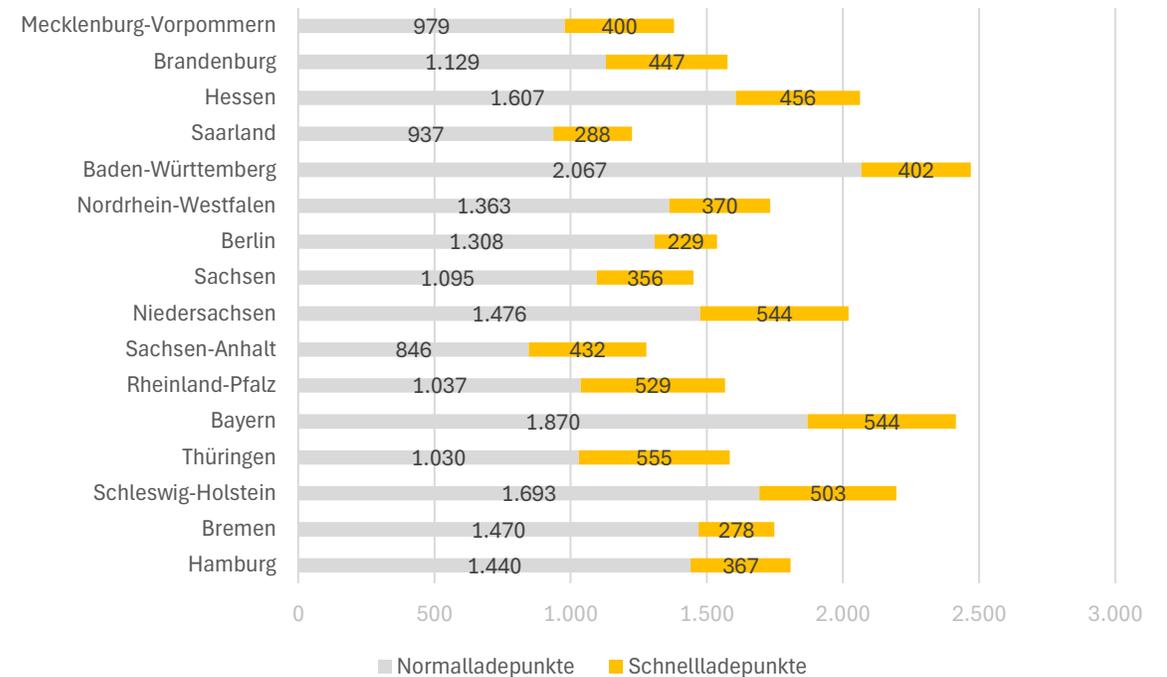


Ladeinfrastruktur

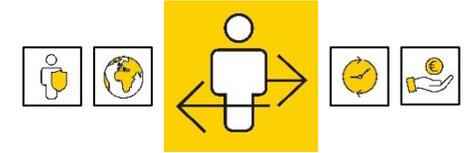
Wirtschaftsstarke Bundesländer mit den meisten öffentlichen Ladepunkten je EW

- » Durch die frühzeitige Förderung des Ausbaus öffentlicher Ladeinfrastruktur hat Baden-Württemberg die meisten Ladepunkte je EW.
- » Mit Hessen und Bayern sind zwei weitere wirtschaftsstarke Länder unter den Top 5.
- » Auch Schleswig-Holstein als Vorreiter bei der Erzeugung erneuerbarer Energien ist unter den Top 5.
- » Es gibt keine deutlichen Unterschiede zwischen den ost- und westdeutschen Bundesländern.

Öffentliche Ladepunkte 2024 (je Mio. EW)



Öffentliche Ladepunkt je Mio. EW 2024
 Quellen: BNetzA, eigene Berechnungen

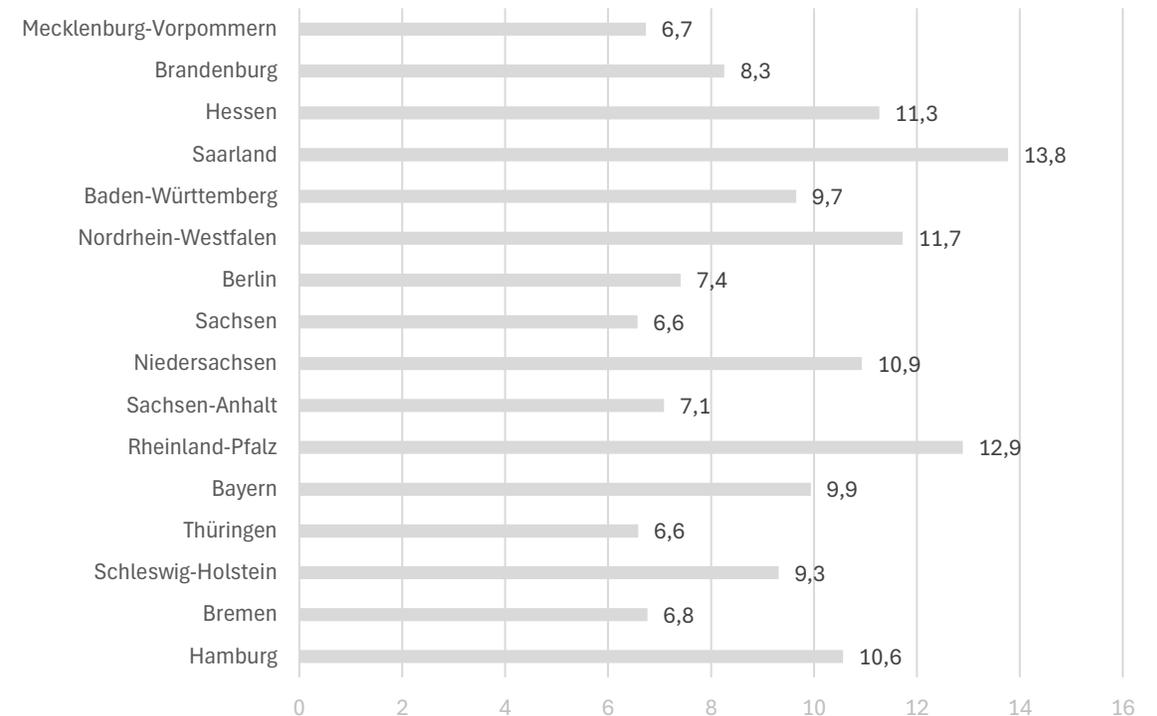


Ladeinfrastruktur

Zwischen 6,6 und 13,8 BEV pro öffentlichem Ladepunkt

- » Je mehr öffentliche Ladepunkte es gibt, desto weniger BEV teilen sich einen Ladepunkt.
- » Mit 6,6 BEV pro öffentlichem Ladepunkt weisen Sachsen und Thüringen die höchste Quote auf. Allerdings ist dort der Bestand an BEV auch noch vergleichsweise gering.
- » In Mecklenburg-Vorpommern entfallen 6,7 und in Bremen 6,8 BEV auf einen öffentlichen Ladepunkt.
- » Im Saarland und in Rheinland-Pfalz gibt es wegen der höheren Wohneigentumsquote mehr private Lademöglichkeiten. Möglicherweise sind hier deshalb weniger öffentliche Ladepunkte pro BEV vorhanden.

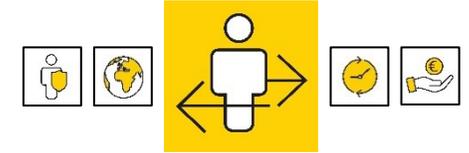
BEV je öffentlicher Ladepunkt 2024



BEV je öffentlicher Ladepunkt 2024

Quellen: BNetzA, KBA, eigene Berechnungen

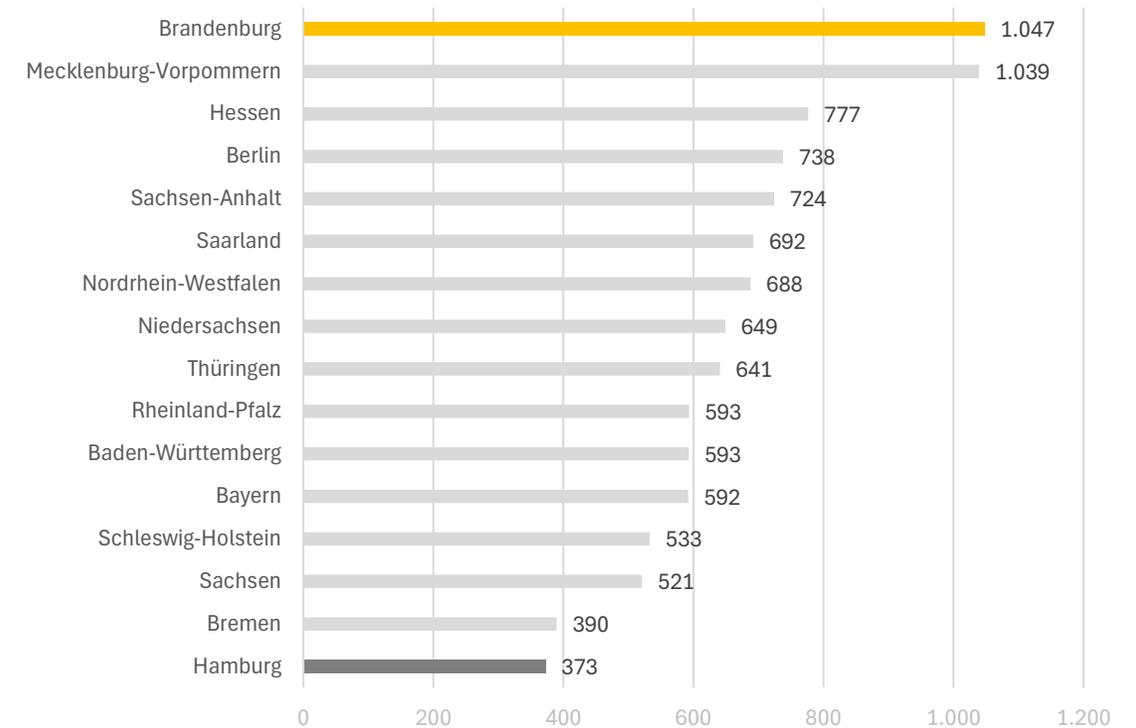
Ranking Ladeleistung



Zunahme der Leistung der Ladepunkte

- » Parallel zur Anzahl der Ladepunkte stieg auch die Leistung der öffentlichen Ladepunkte seit 2019 stark an.
- » Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern verzeichneten den stärksten Anstieg der Ladeleistung je EW.
- » Der Bundesdurchschnitt der Zunahme der Leistung öffentlicher Ladepunkte je EW von 2019 bis 2024 lag bei 635 Prozent.

Zunahme der Leistung öffentlicher Ladepunkte je EW von 2019 bis 2024 (in %)



Zunahme der Leistung öffentlicher Ladepunkte je EW 2019 bis 2024
 Quellen: BNetzA, eigene Berechnungen

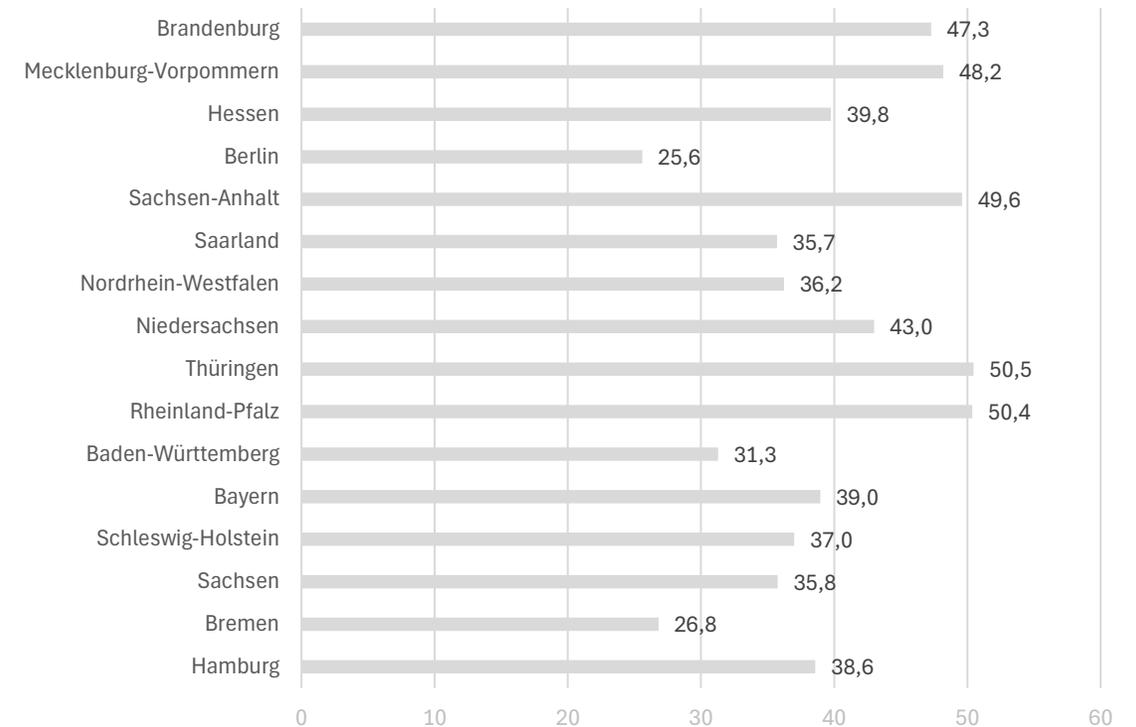
Ladeleistung



Durchschnittliche Leistung je Ladepunkt in neuen Bundesländern höher

- » Ab einer Leistung von 50 kW zählt eine Ladesäule als Schnellladepunkt.
- » Thüringen hat die leistungsstärksten Ladesäulen. Hier ist der Anteil der Ladesäulen mit Schnellladefunktion besonders hoch.
- » Die Bundesländer mit den meisten öffentlichen Ladesäulen je EW liegen bei der durchschnittlichen Ladeleistung eher im Mittelfeld. Dies ist auf die frühe Installation vieler Ladepunkte mit geringer Leistung zurückzuführen.
- » Schnellladesäulen werden eher an hochfrequentierten Orten aufgestellt (z. B. Autobahnen).
- » So kann sich die geringe Abdeckung in der Fläche bei gleichzeitig hoher Ladeleistung in Sachsen-Anhalt erklären lassen.

Durchschnittliche Leistung je öffentlichem Ladepunkt 2024 (in kW)



Leistung je öffentlicher Ladepunkt in kW 2024

Quellen: BNetzA, eigene Berechnungen

Quellen

Folie 21 Methodik Bezugsjahr und vorgenommene Anpassungen:

- Quelle 1 Zensus 2022, Die Ergebnisse des Zensus.
Quelle 2 Destatis, „15. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung“.

Folie 25 Verkehrssicherheit Leitindikatoren und Datengrundlagen:

- Quelle 1 Destatis, „Statistischer Bericht – Verkehrsunfälle Zeitreihen – 2015-2024“.
Quelle 2 Destatis, „Unfälle und Verunglückte im Eisenbahnverkehr“.
Quelle 3 Luftfahrt-Bundesamt (LBA), „Anzeigenaufkommen beim LBA Verordnung (EG) Nr. 261/2004“.
Quelle 4 Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU), „Ereignisse in der Zivilluftfahrt in Deutschland“.
Quelle 5 Destatis, „Unfälle und Verunglückte im Straßenbahnverkehr“.
Quelle 6 Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), „Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland 2005-2023“.

Folie 27 Ergebnisse der Bewertungsdimension Verkehrssicherheit:

- Quelle 1 BMDV (2024) „Verkehr in Zahlen 2024/25“.
Quelle 2 DAT-Report (2023 – 2025)
Quelle 3 eigene Berechnungen
Quelle 4 Destatis, „46241 - Statistik der Straßenverkehrsunfälle“

Folie 29 Verkehrssicherheit Ausblick auf die weitere Entwicklung:

- Quelle 1 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO).

Folie 32 Klima und Umwelt Leitindikatoren und Datengrundlagen:

- Quelle 1 Umweltbundesamt (UBA), „Emissionsübersichten in den Sektoren des Bundesklimaschutzgesetzes“.
Quelle 2 Länderarbeitskreis Energiebilanzen (LAK), „Quellenbilanz: CO2-Emissionen im Endverbrauchsbereich nach Emittentensektoren ohne internationalen Flugverkehr“.
Quelle 3 Umweltbundesamt (UBA), „Jahresbilanzen“.
Quelle 4 Umweltbundesamt (UBA), „Indikator“.
Quelle 5 Destatis, „33111-0002: Bodenfläche (tatsächliche Nutzung): Bundesländer, Stichtag, Nutzungsarten“.
Quelle 6 Länderarbeitskreis Energiebilanzen (LAK), „Endenergieverbrauch nach Verbrauchergruppen“.
Quelle 7 AG Energiebilanzen, „Auswertungstabellen zur Energiebilanz Deutschland. Daten für die Jahre von 1990 bis 2024“.

Folie 33 Ergebnisse der Bewertungsdimension Klima und Umwelt:

- Quelle 1 Bundesamt für Logistik und Mobilität, Anhaltender Aufwärtstrend im Güter - und Personenverkehr in den Jahren 2023 bis 2026 erwartet.

Folie 34 Ergebnisse der Bewertungsdimension Klima und Umwelt:

- Quelle 1 AG Energiebilanzen
Quelle 2 eigene Berechnungen
Quelle 3 Destatis, Flugverkehr Januar bis Oktober 2023: Gut ein Fünftel aller Starts hatten ein innerdeutsches Ziel.
Quelle 4 Umweltbundesamt (UBA), „Fahrleistungen, Verkehrsleistung und Modal Split“.

Folie 35 Ergebnisse der Bewertungsdimension Klima und Umwelt:

- Quelle 1 KBA (2024): Bestand an Kraftfahrzeugen nach Umwelt-Merkmalen – 1. Januar jeden Jahres, FZ 13.
Quelle 2 Destatis, Flugverkehr Januar bis Oktober 2023: Gut ein Fünftel aller Starts hatten ein innerdeutsches Ziel.

Folie 36 Klima und Umwelt Ausblick auf die weiteren Entwicklungen:

- Quelle 1 KBA
Quelle 2 zdf.de
Quelle 3 Bundesnetzagentur

Folie 39 Verfügbarkeit Leitindikatoren und Datengrundlagen:

- Quelle 1 Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), „INKAR - Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung“.
Quelle 2 BMDV, „Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2024“.
Quelle 3 Destatis, „46181-0010: Unternehmen, Beförderte Personen, Beförderungsleistung, Fahrleistung, Beförderungsangebot (Personenverkehr mit Bussen und Bahnen): Bundesländer, Jahre, Verkehrsart“.
Quelle 4 Eurostat, „Flugrouten für Fluggastverkehr zwischen Partnerflughäfen und Hauptflughäfen in Deutschland (avia_par_de)“.
Quelle 5 Grahnert und Krings, „Datenbank Fernverkehr – Bahnhofsfahrplan“.
Quelle 6 KBA, „Bestand nach Zulassungsbezirken (FZ 1)“.
Quelle 7 Bundesverband Carsharing, „Carsharing in Deutschland“.

Quellen

Folie 41 Ergebnisse der Bewertungsdimension Verfügbarkeit:

- Quelle 1 bcs
Quelle 2 KBA
Quelle 3 eigene Berechnungen
Quelle 4 BDMV, „Bahn – Es wird spürbar besser“.
Quelle 5 Umweltbundesamt (UBA), „Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität“, 66.

Folie 46 Zuverlässigkeit Leitindikatoren und Datengrundlagen:

- Quelle 1 Bundesnetzagentur, „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2022“.
Quelle 2 ADAC (2024): Staubilanz 2023: Deutlich mehr Stau als im Vorjahr.

Folie 47 Ergebnisse der Bewertungsdimension Zuverlässigkeit:

- Quelle 1 Deutsche Bahn AG
Quelle 2 ADAC, „ADAC Staubilanz 2023“

Folie 48 Ergebnisse der Bewertungsdimension Zuverlässigkeit:

- Quelle 1 ADAC
Quelle 2 Deutsche Bahn AG, „Integrierter Bericht 2023“.

Folie 49 Ergebnisse der Bewertungsdimension Zuverlässigkeit:

- Quelle 1 Deutsche Bahn AG

Folie 50 Zuverlässigkeit Ausblick auf die weitere Entwicklung:

- Quelle 1 Deutsche Bahn AG

Folie 53 Bezahlbarkeit Leitindikatoren und Datengrundlagen:

- Quelle 1 Destatis, „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung, verfügbares

- Einkommen“.
Quelle 2 Destatis, „61111-0005: Verbraucherpreisindex: Deutschland, Jahre, Klassifikation der Verwendungszwecke des Individualkonsums (COICOP 2-/3-/4-/5-/10-Steller/Sonderpositionen)“.

Folie 55 Ergebnisse der Bewertungsdimension Bezahlbarkeit:

- Quelle 1 ADAC, Spritpreis-Entwicklung: Benzin- und Dieselpreise seit 1950.
Quelle 2 DVZ, Preisschub bei der Bahn lässt auf sich warten.
Quelle 3 Destatis 61111-0004.

Folie 56 Ergebnisse der Bewertungsdimension Bezahlbarkeit:

- Quelle 1 Destatis
Quelle 2 eigene Berechnungen

Folie 57 Bezahlbarkeit Ausblick auf die weitere Entwicklung:

- Quelle 1 Bundesregierung
Quelle 2 DAT-Report

Folie 68 Strukturindikatoren:

- Quellen ADAC, AG Energiebilanzen, BASt, BMV, Bundesverband Carsharing, Destatis, KBA, Statistische Landesämter, UBA, VDV

Folie 72, 73, 79, 80, etc. - Mobilitätsindex auf Länderebene Entwicklung der Leitindikatoren für die Bewertungsdimensionen seit 2015 (Baden-Württemberg, Bayern etc.):

- Quellen BMV, BASt, Destatis, KBA, VIZ u. a., eigene Berechnungen

Folie 106 Mobilitätsindex auf Länderebene Hamburg:

- Quelle 1 Hafen Hamburg (2024): Containerumschlag.

Folie 184 Bundesländerranking schwere Personenschäden:

- Quelle 1 Allianz Direct: Verkehrsunfallstatistik in Deutschland.

Folien 187 – 188 – Bundesländerranking Elektro-Pkw (BEV):

- Quelle 1 Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena), Prognos AG (2020): Privates Ladeinfrastrukturpotenzial in Deutschland.
Quelle 2 KBA FZ1 des Folgejahres (vom 01.01.).

Folie 189 – 192 – Bundesländerranking Ladeinfrastruktur:

- Quelle 1 Schleswig-Holstein (2024): Erneuerbare Energien.

Impressum

Herausgeber

ADAC e.V.
Ressort Verkehr
Hansastraße 19
80686 München
adac.de

Redaktion und Lektorat

Prognos AG
Goethestraße 85
10623 Berlin
www.prognos.com
Dr. Jochen Hoffmeister
Sven Altenburg
Marie-Luise Zwicker
Ben Gibbels
Michael Kutschera
Jens Fiedler

Grafik-Design

TafelmitKollegen KG
c/o Eobiont
Immanuelkirchstraße 3-4
10405 Berlin
<https://www.tafelmitkollegen.de/>

Vertrieb

Der zugehörige Kurzbericht kann unter Angabe der Artikelnummer 2834090 direkt beim ADAC e.V. Ressort Verkehr Hansastraße 19 80686 München E-Mail: verkehr.team@adac.de bezogen werden. Einzelexemplare kostenfrei. Download kostenfrei: adac.de/mobilitaetsindex



Bildquellen

Folie 4: Bernd Dittrich on Unsplash
Folie 9: Patrick Federi on Unsplash
Folie 24: istock-1454374253
Folie 31: Paul Pastourmatzis on Unsplash
Folie 38: Alexander Bagno on Unsplash
Folie 45: iStock-1437554853
Folie 52: iStock-1414488735
Folie 59: iStock-1635986888
Folie 69: Bruno Kelzer on Unsplash
Folie 70: Getty Images-aYhr0SvzJcU on Unsplash
Folie 76: iStock-2222856476
Folie 77: Herr Bohn on Unsplash
Folie 83: Gorlovkv on Envato
Folie 84: Miikka A. on Unsplash
Folie 90: iStock-1339877708
Folie 91: Chris Reyem on Unsplash
Folie 97: a_medvedkov on on Envato
Folie 98: iStock-156301235
Folie 104: Getty Images-pYZzg-jLLxQ on Unsplash
Folie 105: Wolfgang Weiser on Unsplash
Folie 111: iStock-2191733631
Folie 112: Hans Martin on Unsplash
Folie 118: Andrea Anastasakis on Unsplash
Folie 119: Waldemar on Unsplash
Folie 125: Ahmad al Kadri on Unsplash
Folie 126: iStock-1138033004
Folie 132: EwaStudio on Envato
Folie 133: Great_bru on Envato
Folie 139: Andrey Khrobostov on Alamy
Folie 140: iStock-2224447307
Folie 146: Dana R-K on Unsplash
Folie 147: Kevin Mueller on Unsplash
Folie 153: Pilat666 on Envato
Folie 154: Pilat666 on Envato
Folie 160: bbsferrari on Envato
Folie 161: Mohamed Jamil Latrach on Unsplash
Folie 167: iStock-2223823414
Folie 168: a_medvedkov on on Envato
Folie 174: iStock-458943813
Folie 175: Rosshelenphoto on Freepick

Abkürzungsverzeichnis

BEV	Battery Electric Vehicle
cbm	Kubikmeter
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
CO ₂ e	CO ₂ -Äquivalent
ETS II	Europäischer Emissionshandel
EW	Einwohner
km	Kilometer
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mio.	Millionen
Mrd.	Milliarden
NO ₂	Stickstoffdioxid
NOx	Stickoxide
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PJ	PetaJoule
Pkw	Personenkraftwagen
qkm	Quadratkilometer
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TEU	Twenty-Foot Equivalent Unit
THG	Treibhausgas
µg	Mikrogramm
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung