

Verkehr - Entwicklung von quartalsbezogenen Indikatoren zu den Treibhausgasemissionen des Verkehrs im Jahr 2026

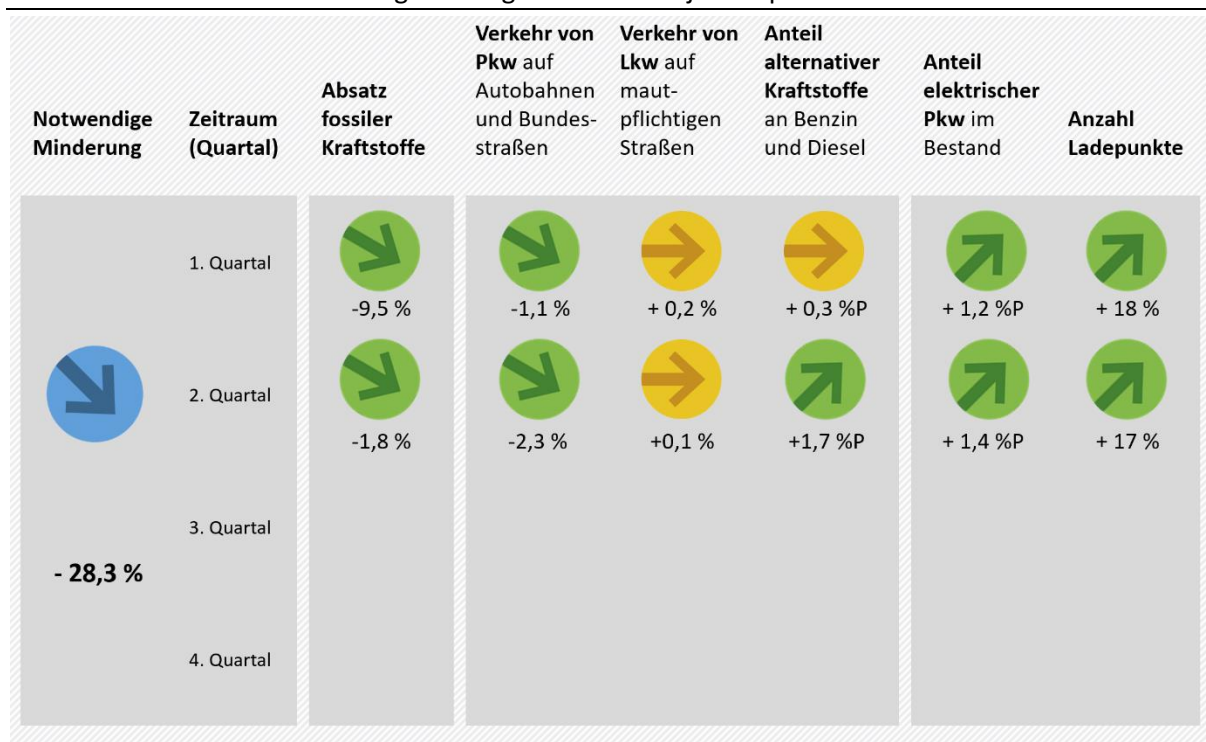
Zusammenstellung von Daten für das erste und zweite Quartal

Die Treibhausgasemissionen über alle Sektoren hinweg waren im Jahr 2025 verglichen mit dem Vorjahr quasi unverändert (0,1 % Rückgang; (Umweltbundesamt 2026a)). Obwohl die Emissionen des Verkehrs für das Erreichen der Klimaziele stark sinken müssten, verzeichneten diese im gleichen Zeitraum sogar einen Anstieg um rund 2,1 Mio. t CO₂-Äquivalente (CO₂-Äq.) auf 146,3 Mio. t CO₂-Äq. (Umweltbundesamt 2026a). Damit ist der Verkehr weit entfernt von seinen nach Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) festgelegten Jahresemissionsmengen.

Die nach KSG vorgesehenen Emissionen für das Jahr 2026 des Sektors Verkehr betragen aufgrund der Überschreitungen der Jahresemissionsmengen in den vorherigen Jahren nur noch 104,9 Mio. t CO₂-Äq (Umweltbundesamt 2026c). Gegenüber den Emissionen im Jahr 2025 entspräche dies einer notwendigen Minderung um 28,3 %, also um knapp ein Drittel!

Die Treibhausgasemissionen eines laufenden Jahres können nicht ohne weiteres präzise bestimmt werden. Stattdessen können einige Indikatoren Aufschluss über die aktuelle Entwicklung geben. Diese Indikatoren werden hier für die einzelnen Quartale dargestellt (Abbildung 1) und beziehen sich primär auf den Straßenverkehr, auf den rund 98 % der Treibhausgasemissionen des Verkehrs entfallen (Umweltbundesamt 2026b). Die den Indikatoren zugrundeliegenden Daten werden nicht vom Umweltbundesamt erhoben.

Abbildung 1: Trends ausgewählter Indikatoren im Verkehr für die Quartale des Jahres 2026
Jeweils Änderungen bezogen auf das Vorjahresquartal



* Wirkung (Farbe):  emissionssteigernd  konstant/gering (<1 % Änderung)  emissionsmindernd

Richtung orientiert sich an Entwicklung des Indikators (Zu- oder Abnahme)
%P: Prozentpunkte

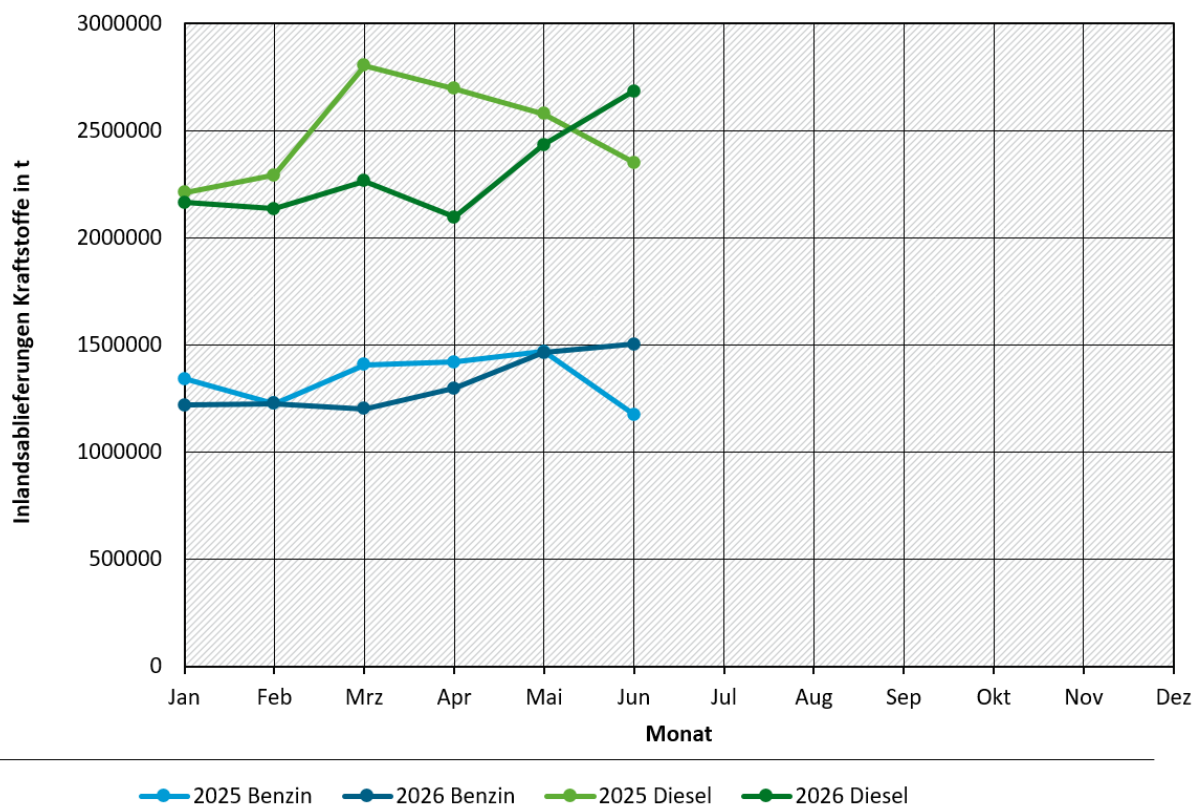
Quelle: Umweltbundesamt, 2026

Direkter Indikator: fossile Kraftstoffabsätze

Erstes Quartal 2026: Die Summe von in Deutschland abgesetztem fossilem Benzin und Diesel ist der wichtigste Indikator für die Entwicklung der nationalen Treibhausgasemissionen im Verkehr (BAFA 2026). Im ersten Quartal 2026 wurden in Deutschland deutlich weniger Kraftstoffe als im Vorjahresquartal verkauft: fossile Benzin- und Dieseldieselkraftstoffabsätze waren um rund 9,5 % reduziert. Der Rückgang betrug rund 8,3 % bei fossilem Benzin und 10,1 % bei fossilem Diesel. In diesen Zeitraum des Jahres 2026 fiel auch der sprunghafte Anstieg der Kraftstoffpreise an den Tankstellen als Folge des Iran-Kriegs ab Ende Februar.

Zweites Quartal 2025: Im zweiten Quartal 2026 lag die Summe der in Deutschland abgesetzten fossilen Kraftstoffe rund -1,8 % unterhalb der Absätze des entsprechenden Vorjahresquartals (BAFA 2026). Im zweiten Quartal ist dieser Rückgang auf fossilen Diesel zurückzuführen (-5,4 % verglichen mit dem zweiten Quartal 2025). Der Absatz fossilen Benzins hingegen war rund 5,0 % höher als im entsprechenden Vorjahresquartal (BAFA 2026). Im zweiten Quartal wurde als Reaktion auf die hohen Kraftstoffpreise eine Energiesteuersenkung auf Benzin und Diesel durch die Bundesregierung eingeführt (Mai und Juni; Deutscher Bundestag 2026). Bezogen auf das gesamte erste Halbjahr 2025 (Januar bis Juni) war die Summe von fossilem Benzin und Diesel rund 5,6 % niedriger als im entsprechenden Vorjahreszeitraum.

Abbildung 2: Inlandsablieferungen fossiler Kraftstoffe in den ersten zwei Quartalen 2025 und 2026.



Quelle: BAFA 2026

Erklärende Indikatoren: Verkehre von Pkw und Lkw und alternative Kraftstoffe

Erstes Quartal 2026: Der Pkw-Verkehr auf Autobahnen und Bundesstraßen war im ersten Quartal 2026 verglichen mit dem ersten Quartal 2025 mit -1,1 % leicht rückläufig (BASt 2026).

Der Lkw-Verkehr auf mautpflichtigen Straßen war im ersten Quartal 2026 in etwa auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums, mit einer Zunahme des Mautindex um rund 0,2 % (Destatis 2026).

Der Anteil von Biokraftstoffen an den insgesamt abgesetzten Benzin- und Diesekraftstoffen (bezogen auf den Energiegehalt) war mit einer Zunahme um 0,3 Prozentpunkte (%P) gegenüber dem ersten Quartal des Vorjahres annähernd gleich (BAFA 2026).

Zweites Quartal 2025: Der Pkw-Verkehr auf Autobahnen und Bundesstraßen war im zweiten Quartal 2026 etwas deutlicher reduziert als im ersten Quartal. Im Mittel war der Pkw-Verkehr hier rund 2,3 % niedriger als im zweiten Quartal 2025 (BASt 2026).

Auch im zweiten Quartal waren beim Lkw-Verkehr gegenüber dem Vorjahresquartal kaum Veränderungen feststellbar: der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex war um rund 0,1 % erhöht. (Destatis 2026).

Der energiebezogene Anteil der Biokraftstoffe am Benzin- und Dieselsabsatz war im zweiten Quartal 2026 gegenüber dem Vorjahresquartal um rund 1,7 %P erhöht (BAFA 2026). Dieser Anstieg entfällt auf stark erhöhte Absätze von Biodiesel: hier wurden knapp 248'000 t mehr abgesetzt als im Vorjahresquartal, was einer Zunahme der Menge um rund 37 % entspricht. Der Anstieg ist vor allem bei HVO (hydriertes Pflanzenöl) als Kraftstoff zu beobachten, dessen Absatz sich fast verfünffacht hat.

Langfristig wirkende Indikatoren: Alternative Antriebe und Ladeinfrastruktur

Erstes Quartal 2026: Die Anzahl von Pkw mit Elektroantrieb nimmt weiter zu. So waren zum Ende des ersten Quartals 2025 noch rund 1,7 Mio. batterieelektrische Pkw (BEV) sowie rund 1,0 Mio. Plug-in-hybrid-Pkw (PHEV) im Fahrzeugbestand (KBA 2026). Zum Ende des ersten Quartals 2026 waren es bereits rund 2,2 Mio. BEV und rund 1,2 Mio. PHEV. Gegenüber dem Vorjahresquartal beträgt der Zuwachs des Bestandes im ersten Quartal 2026 rund 25 % (BEV) bzw. 17 % (PHEV). Der Anteil von Fahrzeugen mit Elektroantrieb am gesamten Fahrzeugbestand wird entsprechend immer größer und betrug zum Ende des ersten Quartals 2026 rund 6,7 %, also rund 1,2 %P mehr als im ersten Quartal 2025.

Die Anzahl öffentlicher Ladepunkte lag mit rund 204'000 zum Ende des ersten Quartals 2026 rund 18 % höher als im Vorjahresquartal (BNetzA 2026). Die Ladeleistung hat dabei stärker zugenommen: die Zunahme von 6,7 Gigawatt (GW) auf 8,7 GW entspricht einem Wachstum um rund 30 % (BNetzA 2026).

Zweites Quartal 2024: Zum Ende des zweiten Quartals 2026 waren in Deutschland rund 2,37 Mio. BEV und rund 1,23 Mio. PHEV im Bestand (KBA 2026). Gegenüber dem Vorjahresquartal ist der BEV-Bestand erneut stark um rund 29 % gewachsen, der PHEV-Bestand um rund 17,8 % (KBA 2026). In Summe ist der Anteil an Fahrzeugen mit Elektroantrieb am gesamten Pkw-Bestand verglichen mit dem zweiten Quartal 2025 um rund 1,4 %P auf 7,2 % gewachsen.

Auch im zweiten Quartal 2026 setzt sich das Wachstum bei der Ladeinfrastruktur fort. Die Anzahl der öffentlichen Ladepunkte wuchs zum Ende des Quartals auf rund 211'000 an, was gegenüber rund 180'000 Ladepunkten zum Ende des zweiten Quartals in 2025 einem Zuwachs von 17 %

entspricht (BNetzA 2026). Die Ladeleistung nahm im gleichen Zeitraum von 7,1 GW auf 9,1 GW und damit um rund 28 % zu (BNetzA 2026).

Weitere Informationen zu den Indikatoren

Bei der Auswahl der Indikatoren orientiert sich das Umweltbundesamt unter anderem an verschiedenen Empfehlungen Dritter (Öko-Institut 2022). Der wichtigste Indikator ist dabei der Inlandsabsatz fossiler Kraftstoffe, der in direktem Zusammenhang mit den Treibhausgasemissionen des Verkehrs steht. Weitere Indikatoren wie bspw. die Verkehrsleistung von Pkw auf Bundesautobahnen oder die von Lkw auf mautpflichtigen Straßen können helfen, Änderungen des Kraftstoffabsatzes zu erklären bzw. nachzuvollziehen. Wieder andere Indikatoren, wie beispielsweise der Anteil alternativer Antriebe im Bestand bzw. die Anzahl der Ladepunkte, haben kurzfristig nur eine geringe Wirkung auf das Emissionsgeschehen im Verkehr, sind aber entscheidend für dessen langfristige Entwicklung.

Anmerkungen und Definitionen

Notwendige Minderung: Prozentuale Änderung zwischen den Treibhausgas-Emissionsdaten im Verkehr in 2025 (146,3 Mio. t CO₂-Äq.) und dem berechneten Ziel für 2026 entsprechend dem Zielpfad für den Verkehr (104,9 Mio. t CO₂-Äq., (Umweltbundesamt 2026b)). Diese Minderung müsste in 2026 im Durchschnitt erreicht werden, um auf den angepassten Zielpfad zu gelangen.

Absatz fossiler Kraftstoffe: Inlandsablieferungen an fossilem Benzin und Diesel gemäß der Amtlichen Mineralölstatistik (BAFA 2026).

Verkehr von Pkw auf Autobahnen und Bundesstraßen: Die monatliche Änderung der Verkehrsmenge von Pkw auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen wurde dem Verkehrsbarometer entnommen (BASt 2026). Daraus wurde der Mittelwert je Quartal und Straßentyp gebildet. Zur Berechnung des hier angegebenen Durchschnittswertes für beide Straßentypen wurden die Mittelwerte anhand der Fahrleistungsverteilung in 2024 gewichtet.

Verkehr von Lkw auf mautpflichtigen Straßen: Quartalsmittelwert aus kalender- und saisonbereinigten Werten des Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (Destatis 2026).

Anteil alternativer Kraftstoffe an allen Kraftstoffen: Anteil von Bioethanol und Biodiesel am Gesamtkraftstoffabsatz gemäß Amtliche Mineralölstatistik (BAFA 2026), bemessen am Energiegehalt.

Anteil elektrischer Pkw: Anteil von Batteriefahrzeugen (BEV) und Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen (PHEV) am Gesamtbestand zum Quartalsende gemäß Kraftfahrt-Bundesamt (KBA 2026).

Anzahl Ladepunkte: Anzahl öffentlicher Ladepunkte gemäß Bundesnetzagentur (BNetzA 2026).

Literaturverzeichnis

BAFA (2026): Amtliche Mineralölstatistik. Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle.

Online verfügbar unter

https://www.bafa.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Infothek/Infothek_Formular.html?templateQueryString=Amtliche+Daten+Mineral%C3%B6l&sortOrder=dateOfIssue_dt+desc, zuletzt aktualisiert am 01.10.2026, zuletzt geprüft am 12.10.2026.

BASt (2026): Verkehrsbarometer 2026. Entwicklung des Straßenverkehrs auf

Bundesfernstraßen nach Monaten. Bundesanstalt für Straßenwesen. Online verfügbar unter

<https://www.bast.de/DE/Publikationen/Statistik/Verkehrsdaten/Verkehrsbarometer.html?nn=419442>, zuletzt aktualisiert am 28.09.2026, zuletzt geprüft am 12.10.2026.

BNetzA (2026): Ladeinfrastruktur in Zahlen. Bundesnetzagentur. Online verfügbar unter <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/E-Mobilitaet/start.html>, zuletzt aktualisiert am 01.09.2026, zuletzt geprüft am 12.10.2026.

Destatis (2026): Download digitale Prozessdaten aus der Lkw-Mauterhebung (täglicher Lkw-Maut-Fahrleistungsindex) ab 1. Januar 2008. Statistisches Bundesamt. Online verfügbar unter <https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Industrie-Verarbeitendes-Gewerbe/Tabellen/Lkw-Maut-Fahrleistungsindex-Daten.html>, zuletzt aktualisiert am 17.09.2026, zuletzt geprüft am 12.10.2026.

Deutscher Bundestag (2026): Bundestag beschließt Tank-rabatt und freiwillige Entlastungsprämie. Online verfügbar unter <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2026/kw17-de-energiesteuersenkung-1165890>, zuletzt aktualisiert am 13.10.2026.

KBA (2026): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Bundesländern, Fahrzeugklassen und ausgewählten Merkmalen. FZ 27. Kraftfahrt-Bundesamt. Online verfügbar unter https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz27_b_uebersicht.html, zuletzt aktualisiert am 01.07.2026, zuletzt geprüft am 12.10.2026.

Öko-Institut (2022): Klimaschutz 2030: Ziele, Instrumente, Emissionsminderungslücken sowie die Verbesserung der Überprüfungs- und Nachsteuerungsregularien. Eine Untersuchung des Öko-Instituts für die Stiftung Klimaneutralität. Online verfügbar unter https://www.stiftung-klima.de/app/uploads/2022/04/2022-04-05-Stiftung-Klimaneutralitaet_Oeko-Institut_Analyse_Klimaschutz_2030.pdf, zuletzt geprüft am 06.07.2022.

Umweltbundesamt (2026a): Emissionsdaten 2025 & Projektionsdaten 2026. Pressehintergrundinformation. Hg. v. Umweltbundesamt. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/dokument/emissionsdaten-2025-projektionsdaten-2026>, zuletzt geprüft am 13.10.2026.

Umweltbundesamt (2026b): Finale Daten für 2024: Emissionen um drei Prozent gesunken. Emissionsübersichten KSG-Sektoren 1990-2024. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/themen/finale-daten-fuer-2024-emissionen-um-drei-prozent>, zuletzt aktualisiert am 15.01.2026, zuletzt geprüft am 27.02.2026.

Umweltbundesamt (2026c): Treibhausgas-Emissionen nach KSG 2025. Emissionsübersichten KSG-Sektoren 1990-2025 (MS-Excel). Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen/daten-berichte>, zuletzt geprüft am 12.10.2026.

Impressum

Herausgeber

Umweltbundesamt
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
Fax: +49 340-2103-2285
buergerservice@uba.de
Internet:
www.umweltbundesamt.de
[f/umweltbundesamt.de](https://www.facebook.com/umweltbundesamt.de)
[t/umweltbundesamt](https://www.twitter.com/umweltbundesamt)

Autorenschaft, Institution

Philipp Hölting
Fachgebiet I 2.2 - Schadstoffminderung und
Energieeinsparung im Verkehr

Stand: Oktober 2026