

Verkehr - Entwicklung von quartalsbezogenen Indikatoren zu den Treibhausgasemissionen des Verkehrs im Jahr 2025

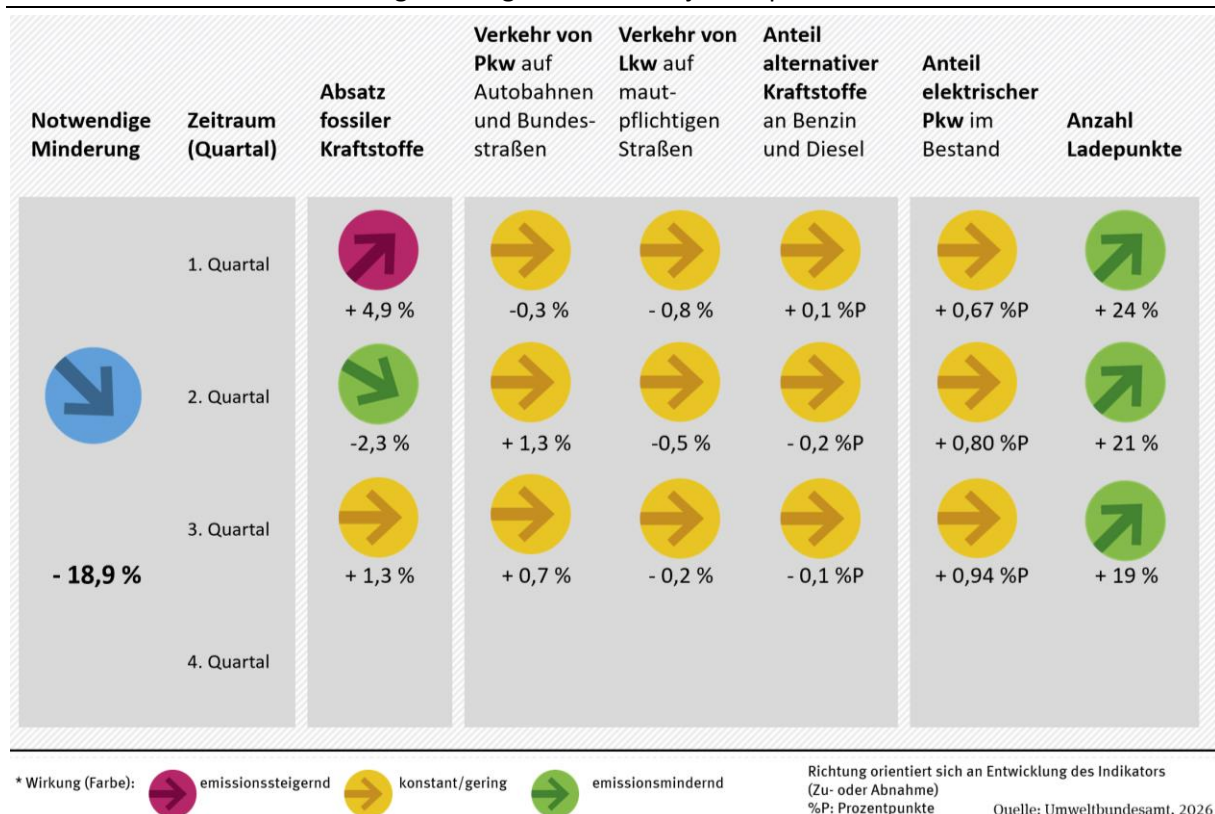
Zusammenstellung von Daten für das erste, zweite und dritte Quartal

Im Jahr 2024 gingen die Emissionen in Deutschland gegenüber 2023 insgesamt um rund drei Prozent zurück (UBA 2026). Im Verkehr jedoch blieben die Emissionen mit einem Rückgang von rund 0,2 % nahezu unverändert. Damit setzt sich eine seit Jahren beobachtbare Entwicklung fort, in welcher nur durch die Coronapandemie im Jahr 2020 ein kurzfristiger und starker Rückgang der Emissionen im Verkehr erfolgte.

Um von diesem Emissionsniveau auf einen Zielpfad zu kommen, der die Erreichung der Klimaziele noch ermöglicht, müssen die Emissionen im Verkehr schnell und deutlich gesenkt werden. Auf diesem Zielpfad sind für das Jahr 2025 Emissionen in Höhe von maximal 117 Mio. t CO₂-Äquivalente vorgesehen (UBA 2026). Gegenüber den Emissionen im Verkehr im Jahr 2024 entspräche dies einer notwendigen Minderung um 18,9 %. Hierfür müssten jedoch dringend weitere Maßnahmen zur Emissionsminderung ergriffen werden.

Während eine präzise Bestimmung der Treibhausgasemissionen im laufenden Jahr nicht ohne weiteres möglich ist, können bereits jetzt einige Indikatoren betrachtet werden. Diese werden hier quartalsweise dargestellt (Abbildung 1) und beziehen sich primär auf den Straßenverkehr, auf den rund 98 % der Treibhausgasemissionen des Verkehrs entfallen (UBA 2026). Die den Indikatoren zugrundeliegenden Daten werden nicht vom Umweltbundesamt erhoben.

Abbildung 1: Trends ausgewählter Indikatoren im Verkehr für die Quartale des Jahres 2025
Jeweils Änderungen bezogen auf das Vorjahresquartal



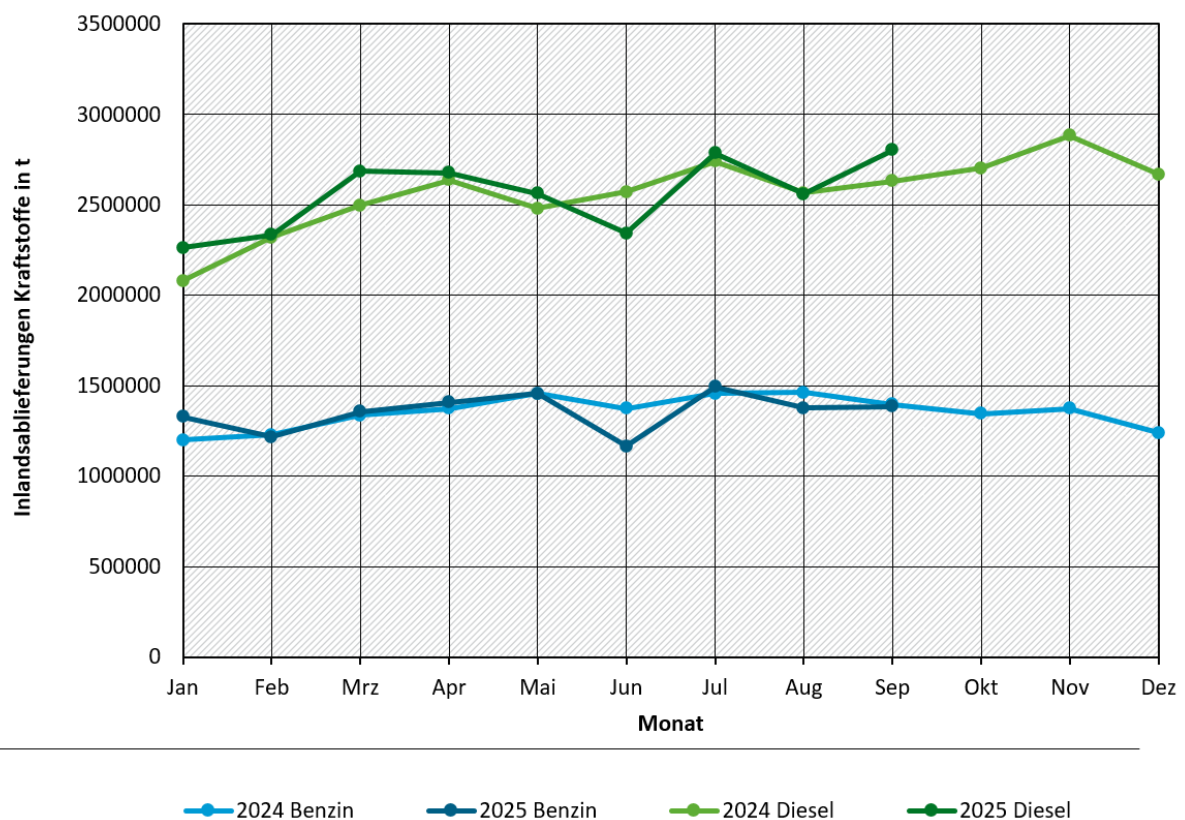
Direkter Indikator: fossile Kraftstoffabsätze

Erstes Quartal 2025: Die Summe von in Deutschland abgesetztem fossilem Benzin und Diesel ist der wichtigste Indikator für die Entwicklung der nationalen Treibhausgasemissionen im Verkehr. Im ersten Quartal 2025 lag diese Summe rund 4,9 % höher als im gleichen Quartal des Vorjahres (BAFA 2026). Dieser Anstieg ist vor allem beim Diesel sichtbar (+5,6 %), wohingegen Benzin weniger stark zunahm (+3,6 %; BAFA 2026).

Zweites Quartal 2025: Im zweiten Quartal 2025 lag die Summe der in Deutschland abgesetzten fossilen Kraftstoffe mit rund -2,3 % leicht unterhalb dem entsprechenden Vorjahresquartal (BAFA 2026). Im zweiten Quartal ist dieser Rückgang vor allem auf fossiles Benzin zurückzuführen (-4,1 % verglichen mit dem zweiten Quartal 2024). Der Absatz fossilen Diesels hingegen sank um rund -1,4 % gegenüber dem Vorjahresquartal an (BAFA 2026). Bezogen auf das gesamte erste Halbjahr 2025 (Januar bis Juni) war die Summe von fossilem Benzin und Diesel rund 1,1 % höher als im entsprechenden Vorjahreszeitraum.

Drittes Quartal 2025: Im dritten Quartal 2025 wurden in Summe 1,3 % mehr fossile Kraftstoffe abgesetzt als im dritten Quartal 2024 (BAFA 2026). Der fossile Dieselsabsatz nahm dabei gegenüber dem Vorjahreszeitraum erneut zu (+2,7 %), der fossile Benzinabsatz nahm hingegen ab (-1,4 %). Die Summe aus fossilem Diesel und Benzin für den Zeitraum Jan-Sep 2025 stieg gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1,1 %.

Abbildung 2: Inlandsablieferungen fossiler Kraftstoffe im Jahr 2024 sowie im ersten, zweiten und dritten Quartal des Jahres 2025.



Quelle: BAFA 2026

Erklärende Indikatoren: Verkehre von Pkw und Lkw und alternative Kraftstoffe

Erstes Quartal 2025: Das Pkw-Verkehrsaufkommen auf Autobahnen und Bundesstraßen hat sich im ersten Quartal 2025 gegenüber dem ersten Quartal 2024 mit -0,3 % kaum geändert (BASt 2026).

Der Lkw-Verkehr auf mautpflichtigen Straßen hat im ersten Quartal 2025, im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, um rund 0,8 % abgenommen (Destatis 2026).

Der Anteil von Biokraftstoffen an den insgesamt abgesetzten Benzin- und Dieselmotorkraftstoffen (bezogen auf den Energiegehalt) hat sich mit einer Zunahme um 0,1 Prozentpunkte (%P) gegenüber dem ersten Quartal des Vorjahres kaum geändert (BAFA 2026).

Zweites Quartal 2025: Der Pkw-Verkehr auf Autobahnen und Bundesstraßen war im zweiten Quartal 2025 gemittelt rund 1,3 % höher als im zweiten Quartal 2024 (BASt 2026).

Im zweiten Quartal 2025 kann beim Lkw-Verkehr, verglichen mit dem Vorjahresquartal, erneut eine Abnahme beobachtet werden, die mit einem Rückgang der Lkw-Fahrleistung um rund 0,5 % jedoch geringer ausfiel als im ersten Quartal (Destatis 2026).

Beim Anteil der Biokraftstoffe am Benzin- und Dieselmotorkraftstoffabsatz kann im zweiten Quartal 2025 nur eine minimale Abnahme um 0,2 %P verglichen mit dem Vorjahresquartal beobachtet werden (BAFA 2026).

Drittes Quartal 2024: Auch im dritten Quartal 2024 kann beim Pkw-Verkehr gegenüber dem Vorjahresquartal eine leichte Zunahme um 0,7 % beobachtet werden (BASt 2026). Diese Zunahme erfolgt in erster Linie auf Bundesstraßen (+1,7 %), wohingegen der Verkehr auf Autobahnen nahezu gleich bleibt (+0,3 %).

Der Lkw-Verkehr lag im dritten Quartal 2025 mit einem Rückgang von -0,2 % nahezu auf dem Niveau des Vorjahresquartals (Destatis 2026).

Der Anteil der Biokraftstoffe am gesamten Benzin- und Dieselmotorkraftstoffabsatz war im dritten Quartal 2025 mit -0,1 %P erneut auf fast gleichem Niveau wie im Vorjahresquartal (BAFA 2026).

Langfristig wirkende Indikatoren: Alternative Antriebe und Ladeinfrastruktur

Erstes Quartal 2025: Die Anzahl von Pkw mit Elektroantrieb nimmt weiter zu. So waren zum Ende des ersten Quartals 2025 rund 1,7 Mio. batterieelektrische Pkw (BEV) sowie rund 996'000 Plug-in-hybrid-Pkw (PHEV) im Fahrzeugbestand (KBA 2026). Zum Ende des ersten Quartals 2024 waren es rund 1,46 Mio. BEV und rund 936'000 PHEV. Gegenüber dem Vorjahresquartal beträgt der Zuwachs des Bestandes im ersten Quartal 2025 rund 19 % (BEV) bzw. 6,5 % (PHEV). Der Anteil von Fahrzeugen mit Elektroantrieb am gesamten Fahrzeugbestand ist dennoch nach wie vor gering und betrug zum Ende des ersten Quartals 2025 rund 5,5 %, also rund 0,67 %P mehr als im ersten Quartal 2024.

Die Anzahl öffentlicher Ladepunkte lag mit rund 171'000 zum Ende des ersten Quartals 2025 rund 24 % höher als im Vorjahresquartal (BNetzA 2026). Die Ladeleistung hat dabei stärker zugenommen: die Zunahme von 4,9 Gigawatt (GW) auf 6,6 GW entspricht einem Wachstum um rund 36 % (BNetzA 2026). Damit ist die relative Ausbaugeschwindigkeit etwas geringer geworden als in den Vorjahren, es kann aber immer noch ein deutliches Wachstum beobachtet werden.

Zweites Quartal 2024: Zum Ende des zweiten Quartals 2025 waren in Deutschland rund 1,84 Mio. BEV und rund 1,04 Mio. PHEV im Bestand (KBA 2026). Gegenüber dem Vorjahresquartal

ist der BEV-Bestand um rund 20 % gewachsen, der PHEV-Bestand um rund 9,9 % (KBA 2026). In Summe ist der Anteil an Fahrzeugen mit Elektroantrieb am gesamten Pkw-Bestand verglichen mit dem zweiten Quartal 2024 um rund 0,8 %P auf 5,8 % gewachsen.

Auch im zweiten Quartal 2024 kann gegenüber dem Vorjahresquartal ein Wachstum bei der Ladeinfrastruktur beobachtet werden. Die Anzahl der öffentlichen Ladepunkte wuchs zum Ende des Quartals auf rund 178'000 an, was gegenüber rund 148'000 Ladepunkten zum Ende des zweiten Quartals in 2024 einem Zuwachs von 21 % entspricht (BNetzA 2026). Die Ladeleistung nahm im gleichen Zeitraum von 5,3 GW auf 7,1 GW und damit um rund 33 % zu (BNetzA 2026).

Drittes Quartal 2024: Das Wachstum der BEV-Pkw im Bestand hat sich im dritten Quartal 2025 fortgesetzt. Verglichen mit dem Vorjahreszeitraum beträgt der Zuwachs an BEV im Bestand 21 % (KBA 2026). Zum Ende des dritten Quartals 2025 befinden sich rund 1,93 Mio. BEV und 1,09 Mio. PHEV im Pkw-Bestand. Bezogen auf den gesamten Pkw-Bestand beträgt der Anteil an Fahrzeugen mit Elektroantrieb damit 6,1 %.

Auch das Wachstum des Ladeinfrastrukturaufbaus setzt sich fort. Gegenüber dem dritten Quartal 2024 steigt die Anzahl der Ladepunkte im dritten Quartal 2025 um 19 % auf rund 186'000 (BNetzA 2026). Die Ladeleistung nimmt dabei, wie auch schon in den vorherigen Quartalen, verhältnismäßig stärker zu: mit 7,6 GW ist die installierte öffentlicher Ladeleistung um 33 % verglichen mit dem dritten Quartal 2024 gestiegen.

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 2024 (144,18 Mio. t CO₂-Äq.) und dem berechneten Ziel für 2024 entsprechend dem Zielpfad für den Verkehr (116,96 Mio. t CO₂-Äq., (UBA 2026). Diese Minderung müsste in 2025 im Durchschnitt erreicht werden, um auf den 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 Mautindikators (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%B6lstatistik&sortOrder=dateOfIssue_dt+desc, zuletzt aktualisiert am 19.01.2026, zuletzt geprüft am 27.02.2026.

BASt (2026): Verkehrsbarometer 2025. Entwicklung des Straßenverkehrs auf

Bundesfernstraßen nach Monaten. Bundesanstalt für Straßenwesen. Online verfügbar unter

<https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Verkehrsbarometer.html>, zuletzt aktualisiert am 20.02.2026, zuletzt geprüft am 25.02.2026.

BNetzA (2026): Ladeinfrastruktur in Zahlen. Bundesnetzagentur. Online verfügbar unter

<https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/E-Mobilitaet/start.html>, zuletzt aktualisiert am 01.01.2026, zuletzt geprüft am 27.02.2026.

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>, zuletzt aktualisiert am 21.02.2026, zuletzt geprüft am 27.02.2026.

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 01.10.2025, zuletzt geprüft am 27.02.2026.

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-](https://www.stiftung-klima.de/app/uploads/2022/04/2022-04-05-Stiftung-Klimaneutralitaet_Oeko-Institut_Analyse_Klimaschutz_2030.pdf)

[klima.de/app/uploads/2022/04/2022-04-05-Stiftung-Klimaneutralitaet_Oeko-Institut_Analyse_Klimaschutz_2030.pdf](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.

UBA (2026): 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.

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: März 2026