



Stau bleibt ein strukturelles Problem in deutschen Städten

München, 21. Januar 2026 – Zum fünfzehnten Mal veröffentlicht TomTom ([TOM2](#)), Spezialist für Karten- und Geolokalisierungstechnologie, den TomTom Traffic Index. Die aktuelle Ausgabe analysiert die Verkehrsentwicklung in 29 deutschen Städten im Jahr 2025 und zeigt, wie sich Stau, Durchschnittsgeschwindigkeiten und Zeitverluste im Straßenverkehr verändert haben.

Der TomTom Traffic Index wertet Staulevel, durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten sowie den Zeitverlust während der Hauptverkehrszeiten aus. Grundlage sind anonymisierte Verkehrsdaten, die es ermöglichen, Entwicklungen im urbanen Verkehr in Deutschland vergleichbar darzustellen und einzuordnen – für Städte, Unternehmen, Medien und Verkehrsteilnehmende.

Stau und Zeitverluste nehmen in vielen Städten weiter zu

Die Ergebnisse des TomTom Traffic Index 2025 zeigen, dass sich die Verkehrslage in deutschen Städten insgesamt weiter angespannt hat. In der Mehrheit der erfassten Städte lag das Staulevel 2025 höher als im Vorjahr, während die durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten weiter sanken. Auch der Zeitverlust während der Hauptverkehrszeiten nahm in vielen Städten erneut zu.

Dabei zeigen sich ähnliche Muster über Stadtgrößen und Regionen hinweg. Besonders in Ballungsräumen und Metropolregionen führen Pendlerverkehre aus dem Umland, eine hohe Fahrzeugdichte sowie begrenzte Kapazitäten im Straßenraum zu dauerhaftem Verkehrsdruck. Doch auch in mittelgroßen Städten ist eine zunehmende Verdichtung des Verkehrs zu beobachten.

Ein Blick auf einzelne Städte verdeutlicht diese Entwicklung exemplarisch: Während Metropolen wie Berlin, München oder Hamburg mit dauerhaft hohen Stauwerten konfrontiert sind, verzeichnen auch Städte wie Leipzig, Dresden oder Bremen teils deutliche Anstiege bei Stau und Zeitverlust. Die Daten deuten darauf hin, dass Stau kein reines Großstadtphänomen mehr ist, sondern viele urbane Räume betrifft.

Weniger Homeoffice und längere Pendelwege treiben die Nachfrage

Ein zentraler Treiber dieser Entwicklung ist die wachsende Nachfrage nach individueller Mobilität. Zwar bleibt Homeoffice auch 2025 verbreitet, die intensive Nutzung der ersten Jahre nach der Pandemie geht jedoch spürbar zurück¹. Viele Unternehmen setzen wieder stärker auf Präsenzarbeit – klassische Pendlerverkehre gewinnen dadurch erneut an Bedeutung, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten.

Gleichzeitig verändert sich die räumliche Struktur des Wohnens. Hohe Mieten und fehlender bezahlbarer Wohnraum führen dazu, dass viele Beschäftigte ins Umland ausweichen². Diese anhaltende Stadtfucht verlängert Pendelwege und erhöht die Abhängigkeit vom Auto, da alternative

Verkehrsangebote außerhalb der Städte häufig begrenzt sind. Auch bei gleichbleibender Zahl von Fahrten steigt so die insgesamt gefahrene Strecke – und damit der Druck auf die Straßen.

Hinzu kommt der wachsende Fahrzeugbestand. 2025 wurde in Deutschland erneut ein Höchststand bei den zugelassenen Kraftfahrzeugen erreicht³. Gleichzeitig dominieren größere Fahrzeuge wie SUVs die Neuzulassungen, während der Anteil von Elektrofahrzeugen weiter steigt⁴. Beides beansprucht mehr Raum im Straßenverkehr und beeinflusst den Verkehrsfluss. Zusätzliche Nachfrage entsteht zudem durch das anhaltende Wachstum des Versandhandels und den zunehmenden Verkehr von Kurier-, Express- und Paketdiensten, insbesondere in urbanen Räumen⁵.

Baustellen schränken die verfügbaren Straßenkapazitäten ein

Auf der Angebotsseite trifft diese steigende Nachfrage auf eine Verkehrsinfrastruktur, die zunehmend eingeschränkt nutzbar ist. Marode Straßen, Brücken und Verkehrsknotenpunkte müssen saniert werden⁶. Parallel dazu nimmt die Zahl der Baustellen weiter zu, da neben Verkehrswegen auch andere Infrastrukturen wie Fernwärmenetze, Glasfaser oder Kanalisation ausgebaut oder erneuert werden⁷.

Dieser Effekt dürfte sich in den kommenden Jahren weiter verstärken. Das Infrastrukturprogramm der Bundesregierung ist politisch notwendig und langfristig richtig, führt kurzfristig jedoch zu zusätzlichen und teilweise parallelen Baumaßnahmen im Straßenraum⁸. Gerade in Städten stoßen Umleitungen und Ausweichrouten schnell an räumliche Grenzen. Erschwerend kommt hinzu, dass Baustellen nicht immer optimal aufeinander abgestimmt sind und sich ihre Auswirkungen gegenseitig verstärken können.

Auch verkehrspolitische Maßnahmen verändern das verfügbare Angebot. Die Umwidmung von Fahrstreifen, Verkehrsversuche oder die Einführung von Tempolimits – etwa zur Luftreinhaltung – verfolgen langfristige verkehrs- und umweltpolitische Ziele. Kurzfristig können sie jedoch dazu beitragen, dass die durchschnittlichen Geschwindigkeiten sinken und Stauwerte steigen⁹.

Ausblick: Warum auch 2026 keine schnelle Entlastung zu erwarten ist

Vor diesem Hintergrund spricht vieles dafür, dass sich Autofahrerinnen und Autofahrer auch 2026 auf hohe Stauwerte und Zeitverluste einstellen müssen. Weniger Homeoffice, längere Pendelwege infolge der Stadtfucht und eine hohe Baustellendichte wirken gleichzeitig – und verstärken sich gegenseitig. Investitionen in die Infrastruktur sind notwendig und unverzichtbar, werden ihre entlastende Wirkung jedoch erst mittelfristig entfalten.

„Die aktuellen Daten zeigen sehr deutlich, dass Stau in deutschen Städten kein kurzfristiges Phänomen ist, sondern das Ergebnis struktureller Entwicklungen“, sagt Ralf-Peter Schäfer, Vice President Product Management Traffic and Travel Information bei TomTom. „Wenn weniger im Homeoffice gearbeitet wird, Pendelwege länger werden und gleichzeitig viele Baustellen den Verkehrsraum einschränken, steigen Stau und Zeitverluste zwangsläufig.“

Gerade in dieser Phase kommt dem intelligenten Umgang mit Verkehrs- und Mobilitätsdaten eine zentrale Rolle zu. Die Kombination aus historischen Analysen und aktuellen Echtzeitinformationen kann helfen, Baustellen besser zu koordinieren, Verkehrsströme gezielter zu steuern und

Verkehrsteilnehmende frühzeitig zu informieren. So lassen sich die unvermeidbaren Auswirkungen umfangreicher Bau- und Infrastrukturmaßnahmen zumindest abmildern – und die Belastung für Autofahrerinnen und Autofahrer reduzieren.

ENDE

Fußnoten & Quellen

1. Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB): *Homeoffice-Nutzung in Deutschland*
<https://www.iab.de/de/publikationen/homeoffice.aspx>
2. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR): *Wanderungsbewegungen und Stadt-Umland-Verflechtungen*
<https://www.bbsr.bund.de>
3. Kraftfahrt-Bundesamt (KBA): *Fahrzeugbestand in Deutschland 2025*
<https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand>
4. Kraftfahrt-Bundesamt (KBA): *Neuzulassungen – Fahrzeugsegmente und Antriebsarten*
<https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen>
5. Bundesverband Paket- und Expresslogistik (BPEX): *KEP-Markt in Deutschland*
<https://www.bpex-ev.de>
6. Bundesrechnungshof: *Zustand der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*
<https://www.bundesrechnungshof.de>
7. Deutscher Städtetag: *Infrastrukturmaßnahmen im urbanen Raum*
<https://www.staedtetag.de>
8. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV): *Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur*
<https://bmdv.bund.de>
9. Umweltbundesamt (UBA): *Tempo 30 und Luftreinhaltung in Städten*
<https://www.umweltbundesamt.de>

Methodik des TomTom Traffic Index 2025

Über den TomTom Traffic Index

Der TomTom Traffic Index ist ein jährlich erscheinender Bericht zur Entwicklung des Straßenverkehrs in Städten weltweit. Er vergleicht Staulevel, Fahrzeiten und Durchschnittsgeschwindigkeiten und liefert datenbasierte Einblicke in die Mobilitätsentwicklung für Städte, Behörden, Unternehmen, Medien und Verkehrsteilnehmende.

Die 15. Ausgabe des TomTom Traffic Index basiert auf anonymisierten GPS-Daten und real gemessenen Fahrgeschwindigkeiten aus weltweit mehr als 3,65 Billionen gefahrenen Kilometern. Die

Auswertung ermöglicht detaillierte Vergleiche zwischen Ländern, Regionen und Städten und bildet das tatsächliche Verkehrsgeschehen auf dem gesamten Straßennetz ab – einschließlich innerstädtischer Straßen sowie Schnellstraßen und Autobahnen.

Datengrundlage und Analyse

Der TomTom Traffic Index wird auf Basis sogenannter Floating-Car-Daten (FCD) erstellt. Diese stammen aus anonymisierten Positions- und Geschwindigkeitsdaten von Fahrzeugen und mobilen Geräten innerhalb von Städten und Metropolregionen. Die Daten werden über das gesamte Jahr hinweg erhoben und anschließend als historische Datengrundlage ausgewertet.

Die gemessenen Fahrzeiten in einer Stadt ergeben sich aus dem Zusammenspiel zweier Faktoren:

- Quasi-statische Faktoren, etwa Straßeninfrastruktur, Straßenkategorien, Kapazitäten oder Tempolimits, die die optimale Reisezeit bestimmen.
- Dynamische Faktoren, wie Verkehrsaufkommen, Baustellen, Unfälle oder Witterungseinflüsse, die den tatsächlichen Verkehrsfluss beeinflussen.

Die Kombination beider Faktoren bildet die reale Verkehrssituation und die tatsächlich erlebten Reisezeiten ab.

Abgrenzung von Stadtgebiet und Metropolregion

Wie bereits im Vorjahr unterscheidet TomTom bei der Analyse zwischen dem Stadtgebiet (City Area) und der Metropolregion (Metro Area). Ziel dieser Abgrenzung ist es, das tatsächliche Verkehrsverhalten möglichst realitätsnah abzubilden und gleichzeitig eine standardisierte Vergleichbarkeit zwischen Städten zu gewährleisten.

Die Definition basiert auf einer Start-Ziel -Analyse (Origin-Destination-Analyse), bei der anonymisierte Verkehrsbewegungen zwischen geografischen Teilräumen ausgewertet werden. Dazu wird das Untersuchungsgebiet mit einem hexagonalen Raster überlagert, dessen Zellen jeweils rund 4,5 Quadratkilometer umfassen. Auf dieser Grundlage werden Verkehrsströme zwischen den einzelnen Zellen analysiert.

- Das Stadtgebiet (City Area) umfasst den dicht bebauten urbanen Kern, in dem der Verkehr stark durch Infrastrukturengpässe, Kreuzungen, schmale Straßen und nichtmotorisierten Verkehr geprägt ist. Hier treten dauerhaft niedrigere Durchschnittsgeschwindigkeiten auf.
- Die Metropolregion (Metro Area) bildet den erweiterten Wirtschafts- und Verkehrsraum ab. Sie umfasst neben dem Stadtgebiet auch Vororte, Satellitenstädte und Pendlerregionen, die durch Arbeitswege und Verkehrsströme eng mit der Stadt verbunden sind. In diesem Bereich wird der Verkehr insbesondere durch Berufsverkehr, Hauptverkehrszeiten und Engpässe auf Schnellstraßen geprägt.

Berechnung des Staulevels / Congestion Levels

Das Staulevel wird berechnet, indem alle gemessenen Reisezeiten in einem bestimmten Zeitraum mit den niedrigsten beobachteten Reisezeiten bei freiem Verkehrsfluss verglichen werden. Das Ergebnis wird als prozentuale Abweichung angegeben.

Ein Staulevel von 40 bedeutet beispielsweise, dass die durchschnittliche Reisezeit im betrachteten Gebiet um 40 Prozent über der Reisezeit bei freiem Verkehrsfluss liegt. Die Berechnung berücksichtigt dabei die infrastrukturellen Besonderheiten jeder Stadt, sodass die Werte vergleichbar, aber nicht gleichzusetzen sind.

Warum hohe Stauwerte nicht automatisch niedrige Geschwindigkeiten bedeuten

Ein hohes Staulevel bedeutet nicht zwangsläufig eine niedrige Durchschnittsgeschwindigkeit. Während die Durchschnittsgeschwindigkeit die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit widerspiegelt, misst das Staulevel die Abweichung von der optimal möglichen Reisezeit unter freien Verkehrsbedingungen.

Da sich Infrastruktur, Tempolimits und Straßenlayout von Stadt zu Stadt unterscheiden, können zwei Städte bei ähnlichen Stauwerten sehr unterschiedliche Durchschnittsgeschwindigkeiten aufweisen.

Kennzahlen im Überblick

Der TomTom Traffic Index weist unter anderem folgende Kennzahlen aus:

- Staulevel / Congestion Level: Prozentuale Erhöhung der Fahrzeit gegenüber freiem Verkehrsfluss
- Fahrzeit pro Kilometer: Durchschnittliche Fahrzeit je Kilometer
- Zeitverlust während der Hauptverkehrszeiten: Jährliche Zeitverluste bei täglichen Pendelfahrten zu Stoßzeiten
- Durchschnittsgeschwindigkeit: Getrennt nach Autobahnen und Nicht-Autobahnen
- Fahrmuster nach Tageszeit und Wochentag: Darstellung typischer Verkehrsschwankungen im Tages- und Wochenverlauf

Verfügbarkeit

Der TomTom Traffic Index ist online verfügbar. Unter tomtom.com/trafficindex können Nutzerinnen und Nutzer die Verkehrsentwicklung ihrer Stadt einsehen, Fahrzeiten vergleichen und erkennen, zu welchen Tageszeiten das Staurisiko besonders hoch ist.