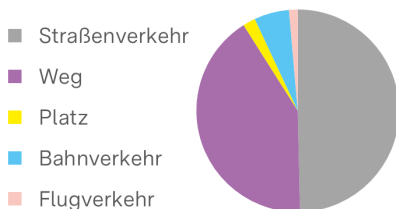


Verkehrsflächen in Baden-Württemberg

Dank seiner Lage mitten in Europa und entlang wichtiger europäischer Verkehrskorridore ist Baden-Württemberg gut angebunden. Dies zeigt sich auch am vergleichsweise hohen Anteil der Verkehrsflächen an der Gesamtfläche und der Siedlungs- und Verkehrsfläche. Im Schnitt der letzten zehn Jahre wuchs die Verkehrsfläche jährlich um 278 Hektar.

Bestandsaufnahme

Im Jahr 2024 nahm die Verkehrsfläche in Baden-Württemberg 200 149 Hektar (ha) ein. Es handelt sich hauptsächlich um Flächen für Straßenverkehr (99 348 ha) und Wege (82 784 ha). Weit weniger Flächen nehmen der Bahnverkehr (11 161 ha), Plätze (4 031 ha), der Flugverkehr (2 779 ha) und der Schiffsverkehr (46 ha) in Anspruch. Beim Schiffsverkehr zählen dabei nur die landseitigen Flächen.



1 Verkehrsflächenanteile

(ohne Schiffsverkehr)

Eigene Darstellung mit Daten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg

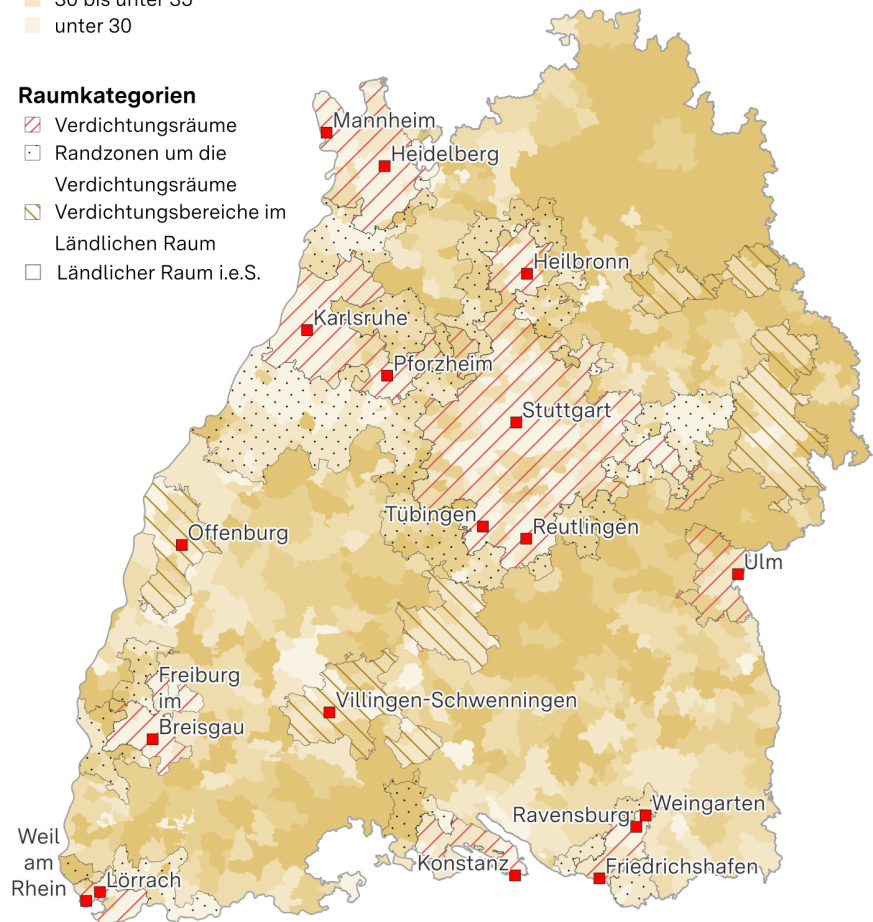
Im Vergleich aller Flächennutzungen kommt der Verkehr nach der Landwirtschaft (1 596 131 ha), dem Wald (1 353 377 ha) und der Siedlung (343 410 ha) an vierter Stelle. Der Anteil der Verkehrsfläche sowohl an der Gesamtfläche (5,6 %) als auch an der Siedlungs- und Verkehrsfläche (37,3 %) liegt über dem Bundesdurchschnitt (5,1 % bzw. 34,7 %). Zu den Gründen zählen sicherlich die zentrale Lage in der EU sowie die vergleichsweise de-

Anteil in Prozent

- 45 und mehr
- 40 bis unter 45
- 35 bis unter 40
- 30 bis unter 35
- unter 30

Raumkategorien

- ▨ Verdichtungsräume
- Randzonen um die Verdichtungsräume
- ▨ Verdichtungsbereiche im Ländlichen Raum
- Ländlicher Raum i.e.S.



2 Anteil der Verkehrsfläche an der Siedlungs- und Verkehrsfläche 2024

Eigene Darstellung mit Daten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg

zentrale Wirtschaftsstruktur, hohe Bevölkerungsdichte und große Bedeutung von Industrie und Logistik.

Verteilung im Land

Im weniger dicht besiedelten und wirtschaftlich dennoch stark auf-

gestellten Ländlichen Raum im engeren Sinne ist der Anteil der Verkehrsfläche an der Siedlungs- und Verkehrsfläche (SuV-Fläche) besonders hoch (2024: 44,8 %, Abbildung 2). Aufgrund der kompakteren Siedlungsstruktur stellen sich die

Anteile der Verkehrsfläche an der SuV-Fläche in den Randzonen um die Verdichtungsräume (2024: 35,9 %), den Verdichtungsbereichen im Ländlichen Raum (2024: 35,2 %) und vor allem in den Verdichtungsräumen (2024: 31,1 %) geringer dar.

Vergleicht man auf Gemeindeebene den Verkehrsflächenanteil an der Gesamtfläche, lässt sich ein gewisser Zusammenhang mit der Lage der Landesentwicklungsachsen erkennen (Abbildung 3). Sie wurden im Landesentwicklungsplan 2002 ausgewiesen, um die Bandinfrastruktur zu bündeln und die dezentrale Konzentration der Siedlungsentwicklung zu unterstützen. Das heißt, dort finden sich in der Regel flächenintensive Hauptverkehrsadern, die die Zentralen Orte miteinander verbinden. Auch der Nordsee-Rhein-Mittelmeer-Korridor sowie der Rhein-Donau-Korridor im transeuropäischen Verkehrsnetz liegen auf diesen Achsen.

Den größten Anteil der Bahnverkehrsfläche an der Gesamtfläche (2024: 8,7 %) wie auch an der Verkehrsfläche (2024: 43,3 %) hat die Stadt Kornwestheim auf der Entwicklungsachse zwischen Stuttgart und Vaihingen an der Enz zu bieten. Dort findet sich neben einem Personenbahnhof auch ein Rangierbahnhof inklusive Containerbahnhof. Beim Vergleich der Bahnverkehrsfläche in absoluten Zahlen liegt Mannheim (2024: 486 Hektar) vorn, wo sich einer der größten Rangierbahnhöfe Europas befindet.

Die größten Flächen für den Schiffsverkehr liegen wiederum in Karlsruhe und Mannheim, bei den bedeutendsten Güterumschlagspätzen der Binnenschifffahrt im Land.

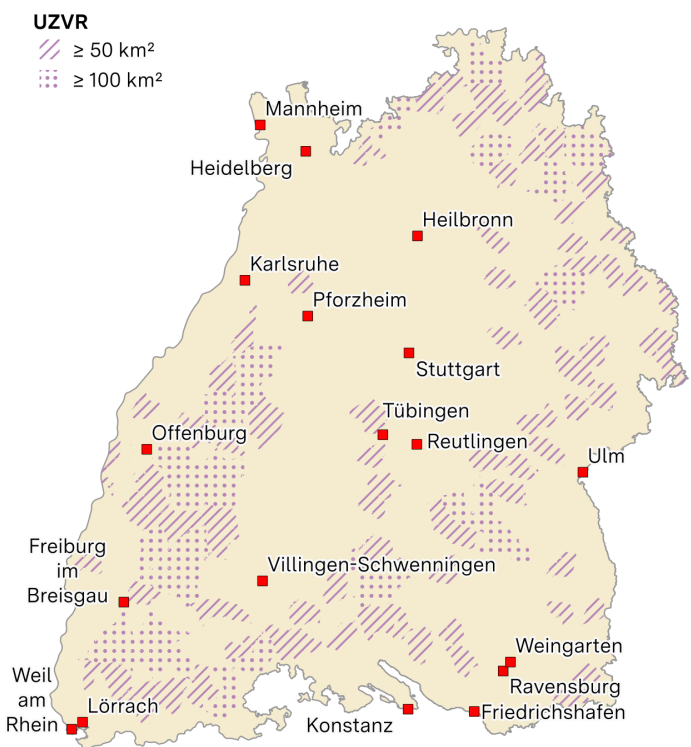
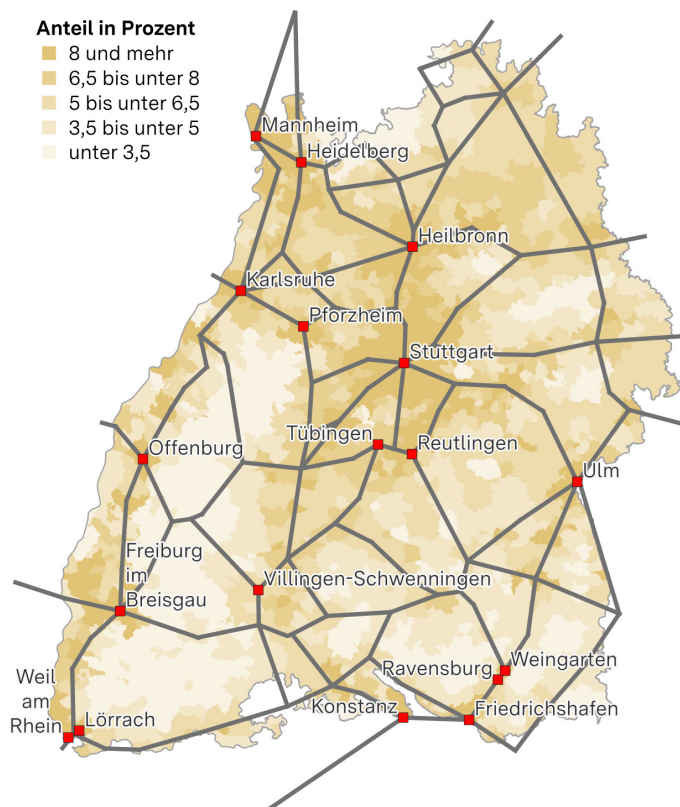
Unzerschnittene Verkehrsarme Räume

Während eine gute Erreichbarkeit im ganzen Land erstrebenswert ist, ist es zugleich wichtig, Räume mit geringer Zerschneidung durch

Siedlung und Verkehrsinfrastruktur nach Möglichkeit zu bewahren. Dies gilt sowohl für große, sog. Unzerschnittene Verkehrsarme Räume (UZVR), die mindestens 50 oder 100 km² umfassen, als auch für kleine, wohnortnahe Räume. Denn die positiven Auswirkungen der ruhigen Rückzugorte auf Umwelt, Erholung und Gesundheit sind nicht zu unterschätzen. Nach einer Auswertung im Rahmen der Raumanalyse Baden-Württemberg befinden sich UZVR hauptsächlich im Schwarzwald, auf der Schwäbischen Alb und im Nordosten des Landes (Abbildung 4).

Veränderungen der Verkehrsfläche

Insgesamt nehmen die Verkehrsflächen stetig zu, wobei sich das Wachstum im Laufe der letzten 20 Jahre langsam abschwächte. Von 2014 bis 2024 wuchsen die Verkehrsflächen um 2 778 ha bzw. 1,4 % (Abbildung 5). Von 2004 bis 2014 betrug die Zunahme noch 4 892 ha bzw. 2,5 %.

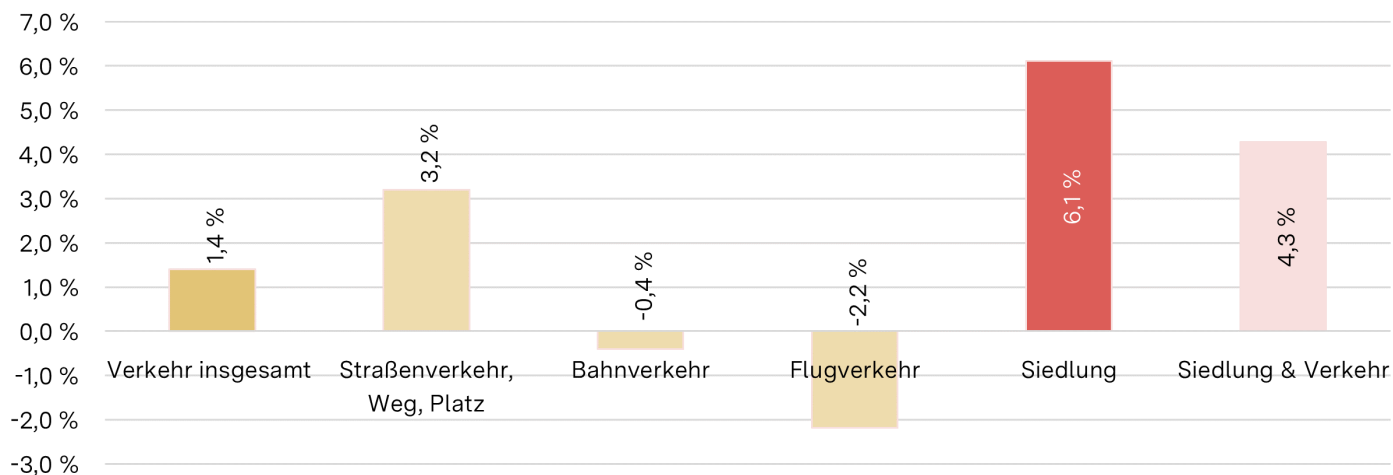


3 Anteil der Verkehrsfläche an der Gesamtfläche 2024 sowie Landesentwicklungsachsen (Stand: LEP 2002)

Eigene Darstellung mit Daten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg

4 Unzerschnittene Verkehrsarme Räume (UZVR) ab 50 bzw. 100 km²

Eigene Darstellung mit Daten aus der Raumanalyse Baden-Württemberg (2025)



5 Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsfläche von 2014 bis 2024 in Prozent

Eigene Darstellung mit Daten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg

Der Vergleich dieser 10-Jahres-Zeiträume zeigt, dass sich insgesamt der Zuwachs der Flächen für Straßen, Wege und Plätze etwa halbierte (2004-2014: 5 736 ha, 2014-2024: 2 883 ha). Darin dürfte sich der Grundsatz „Sanierung und Ausbau vor Neubau“ niederschlagen. Zugleich schwächte sich die Abnahme der Flächen für den Bahnverkehr (2004-2014: -593 ha; 2014-2024: -45 ha) und für den Flugverkehr (2004-2014: -276 ha; 2014-2024: -62 ha) ab.

Die bisherige Abnahme der Flächen für den Bahnverkehr ist auf den Rückbau von Bahninfrastruktur zurückzuführen, die unter anderem aufgrund von Stilllegungen nicht mehr benötigt wurden. Dass die Bahnverkehrsfläche zuletzt weniger schrumpfte und in den Jahren 2023 und 2024 um 27 bzw. 11 ha zunahm, deutet auf eine Verkehrswende hin: Das Land verfolgt im Rahmen der ÖPNV-Strategie 2030 neben Neubau- und Optimierungsmaßnahmen das Ziel, stillgelegte Bahnstrecken zu reaktivieren und Stationen wiederzubeleben.

Der Rückgang der Flugverkehrsfläche lässt sich zum größten Teil mit der Umwidmung von ehemals militärisch genutzten Flugplätzen erklären (Wöllper 2023). Auch hier

könnte sich eine Trendwende abzeichnen.

Die Flächen für den Schiffsverkehr nahmen in beiden 10-Jahres-Zeiträumen zu. Aufgrund der geringen Gesamtgröße fallen die Veränderungen jedoch wenig ins Gewicht.

Verkehrsfläche im Verhältnis zur Siedlungsfläche

Der Grund für das Wachstum der Verkehrsfläche insgesamt liegt auf der Hand: Die Verkehrsinfrastruktur muss wachsenden Wohn-, Industrie- und Gewerbegebieten und hohem Verkehrsaufkommen gerecht werden. Während die Siedlungsfläche 2004 bis 2014 um 7,3 % und 2014 bis 2024 um 6,1 % zunahm, fiel der Zuwachs der Verkehrsfläche mit 2,5 % bzw. 1,4 % jedoch viel geringer aus. Dies ist zum Teil darauf zurückzuführen, dass das Land bereits gut erschlossen ist und dass große Verkehrsinfrastrukturprojekte wie flächenintensive Bahnanlagen oder neue Autobahnen in den letzten Jahren kaum realisiert wurden.

Bedeutung für die Raumordnung

Die Raumordnung soll zu gleichwertigen Lebensverhältnissen im ganzen Land beitragen. Dazu gehört auch die gute Erreichbarkeit etwa von Bildungseinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten, ärztlicher Versorgung und Arbeitsplätzen. Voraussetzung sind eine effiziente Verkehrsinfrastruktur für einen zuverlässigen Personen- und Güterverkehr sowie kurze Wege.

Die Raumordnung sichert Verkehrstrassen und legt Vorranggebiete etwa für Häfen und Flughäfen fest. Zudem trägt sie mit verschiedenen Instrumenten wie den Landesentwicklungsachsen, den zentralen Orten, Maßnahmen zur Umsetzung des Vorrangs „Innen- vor Außenentwicklung“, dem Anbindegebot und Mindestwohndichten zur kompakten Siedlungsentwicklung bei. Das ermöglicht nicht nur kurze Wege, sondern reduziert auch die Zerschneidung des Freiraums und die Neuinanspruchnahme von Flächen für den Verkehr.

Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsfläche als Maßstab

Die Verkehrsfläche ist Teil der Siedlungs- und Verkehrsfläche, deren Zuwachs als Anhaltspunkt für die Flächenneuanspruchnahme herangezogen wird. Genauer ist der Zuwachs der versiegelten Fläche, denn die Verkehrsfläche umfasst unter anderem auch Grünstreifen.

Kernindikatoren zur Raumentwicklung

	2010	2015	2020	2024
Verkehrsfläche (in Hektar)	195 683	197 542	198 980	200 149
davon Verdichtungsräume	51 549	51 952	52 293	52 549
Randzonen um die Verdichtungsräume	30 105	30 401	30 690	30 912
Verdichtungsgebiete im Ländlichen Raum	16 544	16 719	16 832	16 890
Ländlicher Raum im engeren Sinne	97 487	98 469	99 173	99 800
Anteil der Verkehrsfläche an der Gesamtfläche (in Prozent)	5,5	5,5	5,6	5,6
davon Verdichtungsräume	8,7	8,7	8,8	8,8
Randzonen um die Verdichtungsräume	5,8	5,9	5,9	6,0
Verdichtungsgebiete im Ländlichen Raum	6,1	6,1	6,2	6,2
Ländlicher Raum im engeren Sinne	4,5	4,5	4,5	4,6
Anteil der Verkehrsfläche an der SuV-Fläche (in Prozent)	38,7	38,3	37,9	37,3
davon Verdichtungsräume	31,8	31,6	31,5	31,1
Randzonen um die Verdichtungsräume	37,2	36,8	36,4	35,9
Verdichtungsgebiete im Ländlichen Raum	36,6	36,3	35,8	35,2
Ländlicher Raum im engeren Sinne	44,8	44,2	43,5	42,8

Hinweise zu den Daten:

Die Größe der Verkehrsfläche wird jährlich auf Basis des amtlichen Liegenschaftskatasters erhoben. Aufgrund von methodischen Umstellungen kommt es teilweise zu Brüchen in der Zeitreihe. Dies betrifft insbesondere die Jahre 2016/2017 sowie 2023 und 2024. Vor allem kleinräumig müssen Veränderungen des Indikators daher vorsichtig interpretiert werden. Die genannten und in den Karten dargestellten Raumkategorien und Landesentwicklungsachsen entsprechen der Festlegung im Landesentwicklungsplan (LEP) 2002.

Datenquellen:

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung in Baden-Württemberg 1980 bis 2024

Frank Wöllper (2023): Entwicklung der Flächen für Verkehr der letzten 21 Jahre in Baden-Württemberg; Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 2/2023

Institut für Landschaftsplanung und Ökologie (ILPÖ), Universität Stuttgart, im Auftrag des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen Baden-Württemberg (2025): Raumanalyse Baden-Württemberg. Unzerschnittene Verkehrsarme Räume.

**Ministerium für Landesentwicklung
und Wohnen Baden-Württemberg**
Raumbeobachtung

Fokus Raumentwicklung 5 (2026)
Stand Juni 2026

Autoren: Caroline Bogenschütz, Katharina Franz, Dr. Ansgar Schmitz-Veltin

www.raumbeobachtung-bw.de



Verkehr und
Mobilität

