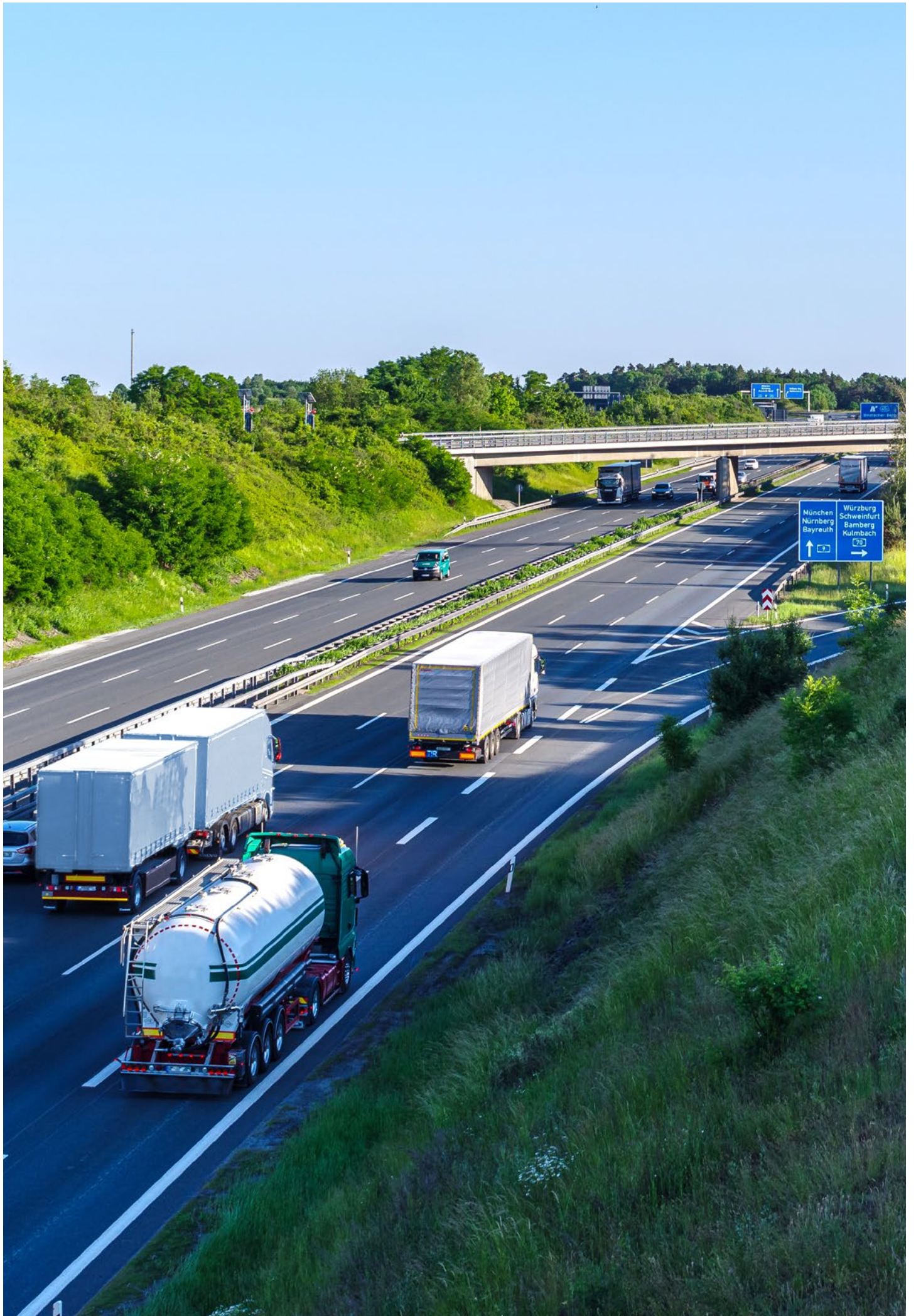


**Gemeinsamer Report
des Bundesamts für Güterverkehr und der Toll Collect GmbH**

| REPORT: MAUTNETZ UND LKW-VERKEHR

1. Halbjahr 2022





I VORWORT

Liebe Leserinnen und Leser,

das Netz der Bundesfernstraßen ist ein wichtiges Rückgrat der deutschen Wirtschaft und auch für den europäischen Warenverkehr von zentraler Bedeutung. Im ersten Halbjahr 2022 nutzten im Durchschnitt täglich rund 420.000 Lkw über 7,5 Tonnen das mautpflichtige Bundesfernstraßennetz. Davon war ein Drittel im Ausland zugelassen. Seit Einführung der Lkw-Maut 2005 wurden für die Nutzung der mautpflichtigen Straßen mehr als 84 Milliarden Euro Maut eingenommen, die in die Verkehrsinfrastruktur zurückfließen.

Jeder mautpflichtige Lkw generiert auf seinen Fahrten durch Deutschland fortlaufend Daten, die unter strenger Einhaltung des Datenschutzes für die Erhebung, Abrechnung und Kontrolle der Maut verwendet werden.

In anonymisierter Form können diese Daten zusätzlich wertvolle Erkenntnisse und Antworten für verkehrspolitische Fragestellungen liefern. Hierzu gehören: Welche Verkehrswege tragen die Hauptlast des Schwerverkehrs? Wo und wann bestehen

Engpässe im Netz und auf Parkplätzen? Wo gibt es die größten Potenziale für alternative Antriebe und potenzielle Verkehrsverlagerungen auf andere Verkehrsträger?

Auf Basis der engen Zusammenarbeit von Bundesamt für Güterverkehr und Toll Collect bei der Lkw-Maut wird daher ab sofort – beginnend mit dem vorliegenden Bericht – zweimal jährlich der gemeinsame Report „Mautnetz und Lkw-Verkehr“ veröffentlicht. Wir stellen damit einerseits regelmäßig die Entwicklung des mautpflichtigen Verkehrs auf dem Bundesfernstraßennetz in Deutschland dar. Zusätzlich rücken wir in jeder Ausgabe aber auch Sonderthemen rund um das Netz und den Lkw-Verkehr in den Mittelpunkt.

Im Fokus der aktuellen Ausgabe steht die Entwicklung einer Methodik zur Bestimmung des Transitverkehrsanteils.

Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre!



Christian Hoffmann
Präsident
des Bundesamts für Güterverkehr



Dr. Gerhard Schulz
Vorsitzender der Geschäftsführung
der Toll Collect GmbH



I INHALT

1	Das Mautnetz im Überblick – 1. Halbjahr 2022	6
2	Fahrleistung im Jahresvergleich – 1. Halbjahr 2022 versus 1. Halbjahr 2021	10
3	Befahrungsänderungen im räumlichen Kontext – 1. Halbjahr 2022 versus 1. Halbjahr 2021	11
4	Netzveränderung und Netzverfügbarkeit – 1. Halbjahr 2022	14
5	Transitverkehr zwischen Frankfurt (Oder) und Bad Bentheim	15
6	Anhang – Methodische Hinweise	18

1 DAS MAUTNETZ IM ÜBERBLICK

1. HALBJAHR 2022

Kurz vorgestellt: Das mautpflichtige Straßennetz

In Deutschland gilt die Lkw-Maut nahezu im gesamten Bundesfernstraßennetz, bestehend aus Autobahnen und Bundesstraßen (Abbildung 4).

Die Netzlänge, angegeben als Summe aus beiden Fahrrichtungen, betrug Ende Juni 2022 etwas mehr als 100.000 Kilometer (Abbildung 1). Etwa drei Viertel davon entfallen auf Bundesstraßen.

Obwohl Autobahnen gut ein Viertel der Gesamtlänge ausmachen, liegen hier nur vier Prozent der knapp 142.000 Tarifabschnitte, in die das mautpflichtige Netz für die Erhebung der Lkw-Maut unterteilt ist (Abbildung 2). Gleichzeitig fließt auf Autobahnen der weitaus überwiegende Teil des Lkw-Verkehrs.

Die durchschnittliche Länge der Autobahnabschnitte liegt bei rund 4,5 Kilometern, die der Bundesstraßenabschnitte bei rund 0,5 Kilometern. Mehr als ein Sechstel der Abschnitte auf dem eher kleinteiligen Bundesstraßennetz hat eine Tariflänge von jeweils nur 100 Metern. Dagegen misst der längste Tarifabschnitt auf der A19 im dünn besiedelten Bereich an der Grenze der Bundesländer Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern knapp 24 Kilometer.

Fast 21 Milliarden km Fahrleistung im ersten Halbjahr

Im ersten Halbjahr 2022 betrug die Gesamtfahrleistung auf mautpflichtigen Bundesfernstraßen circa 20,9 Milliarden Kilometer. Sie wurde von rund einer Million unterschiedlicher mautpflichtiger Lkw erbracht. Durchschnittlich sind das mehr als 20.000 Kilometer pro Fahrzeug und Halbjahr, also mehr als 100 Kilometer je Mautfahrzeug am Tag.

Obwohl Autobahnen nur rund ein Viertel des Mautnetzes ausmachen, wird auf ihnen mehr als vier Fünftel der Fahrleistung generiert. Im Berichtszeitraum von Januar bis Juni 2022 sind das mehr als 17 Milliarden Autobahnkilometer (Abbildung 3).

Abb. 1

Tariferte Netzlänge in km

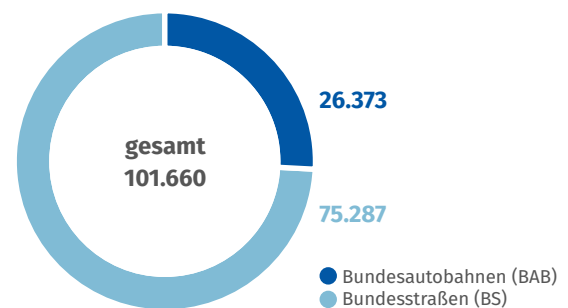


Abb. 2

Anzahl der Tarifabschnitte

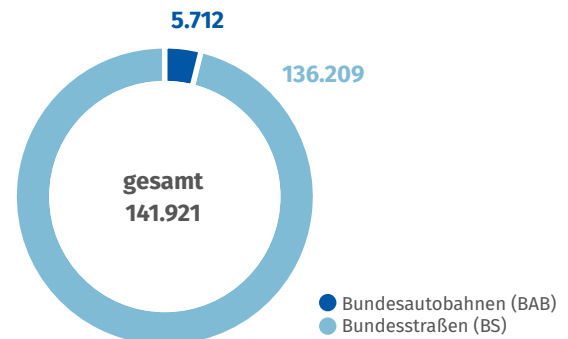
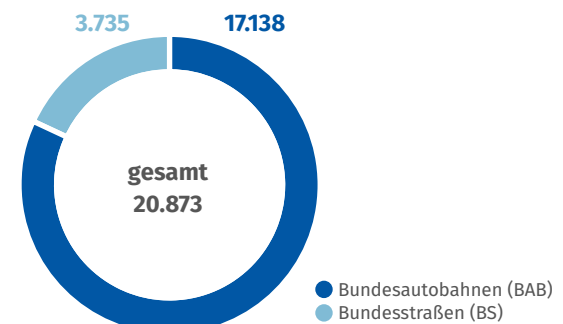


Abb. 3

Fahrleistung

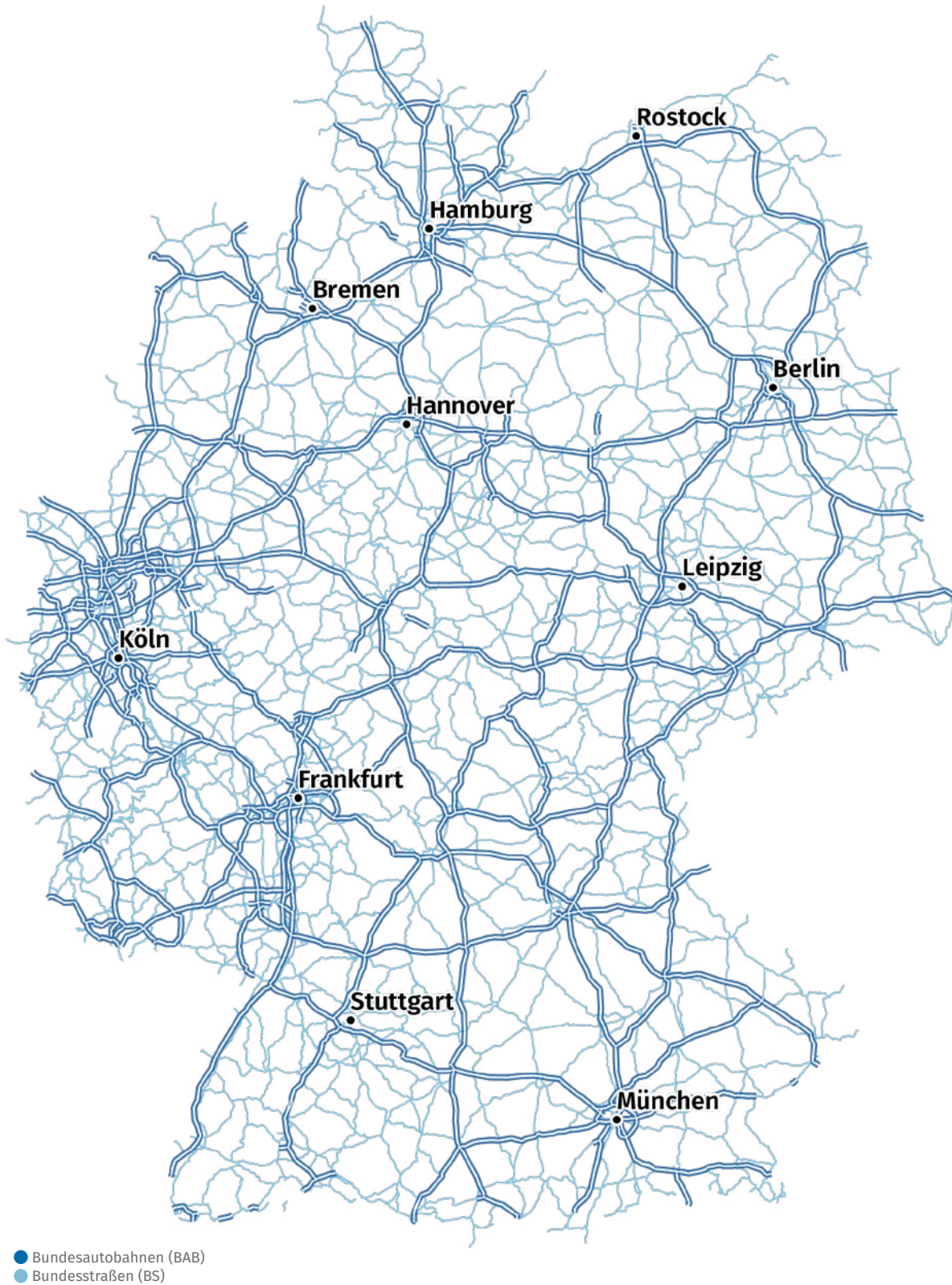
im ersten Halbjahr 2022
in Millionen km



Datengrundlage: BAG/ZIS 2022

Abb. 4

Übersicht des mautpflichtigen Straßennetzes



A2 weiterhin mit höchster Befahrung

Abbildung 5 zeigt ein vollständiges Bild der durchschnittlichen Befahrungsstärke der Autobahnen und Bundesstraßen im ersten Halbjahr 2022. Die Top Fünf-Bereiche beider Straßenklassen sind hervorgehoben.

Die stärkste Klasse, hier schwarz gekennzeichnet, hat Befahrungswerte von mehr als 10.000 Lkw pro Tag. Diese hohe Befahrung wird nur auf knapp einem Prozent der rund 5.700 Autobahnabschnitte erreicht, darunter befinden sich regelmäßig Abschnitte der Bundesautobahnen A2, A3 und A5.

Am meisten befahren werden Abschnitte der Autobahn A2 rund um Hannover (Tabelle 1), etwa dreimal so oft wie im Durchschnitt. Bis zum Rang 23 sind ausschließlich Abschnitte der A2 zwischen Helmstedt und Hannover vertreten. Auf Rang 24 liegt die

A3 mit dem Abschnitt zwischen Kreuz Köln Ost und dem Dreieck Köln-Heumar. Dieser erreicht nur noch einen Wert von rund 10.400 Lkw-Befahrungen am Tag.

B3 Spitzenreiterin bei den Bundesstraßen

Unter den Bundesstraßen erreicht die B3 mit Abschnitten in der Nähe der Köhlbrandquerung am Hamburger Hafen Höchstwerte (Tabelle 2). An der Spitze liegen hier fünf Abschnitte aus dem unmittelbaren Zufahrtsbereich der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof. Mit durchschnittlich mehr als 4.500 Lkw-Befahrungen pro Tag werden sie 20 Mal so oft genutzt wie ein durchschnittlicher Bundesstraßenabschnitt und häufiger als ein durchschnittlicher Autobahnabschnitt.

Tab. 1

Top Fünf der meistbefahrenen Autobahnabschnitte

im ersten Halbjahr 2022

Rang	BAB	von	nach	Ø Anzahl tägliche Befahrungen
1	A2	Hannover-Herrenhausen	Hannover-Nordhafen	11.603
2	A2	Hannover-Ost, Kreuz	Lehrte	11.436
3	A2	Lehrte	Hannover-Ost, Kreuz	11.417
4	A2	Lehrte-Ost	Lehrte	11.234
5	A2	Hannover-West, Dreieck	Hannover-Herrenhausen	11.188
Mittelwert aller Autobahnabschnitte				3.262

Datengrundlage: BAG/ZIS 2022

Tab. 2

Top Fünf der meistbefahrenen Bundesstraßenabschnitte

im ersten Halbjahr 2022

Rang	BS	von	nach	Ø Anzahl tägliche Befahrungen
1	B3	B3 Hamburg, Finkenwerder Straße	Hamburg-Waltershof	4.743
2	B3	Hamburg-Waltershof	B3 Hamburg, Finkenwerder Straße	4.725
3	B3	B3 Hamburg, Finkenwerder Straße	B3 Hamburg, Rugenberger Damm	4.722
4	B3	B3 Hamburg, Rugenberger Damm	B3 Hamburg, Altenwerder Damm	4.666
5	B3	B3 Hamburg, Rugenberger Damm	B3 Hamburg, Finkenwerder Straße	4.510
Mittelwert aller Bundesstraßenabschnitte				215






Datengrundlage: BAG/ZIS 2022

Abb. 5




Befahrungsstärke durch Schwerverkehr

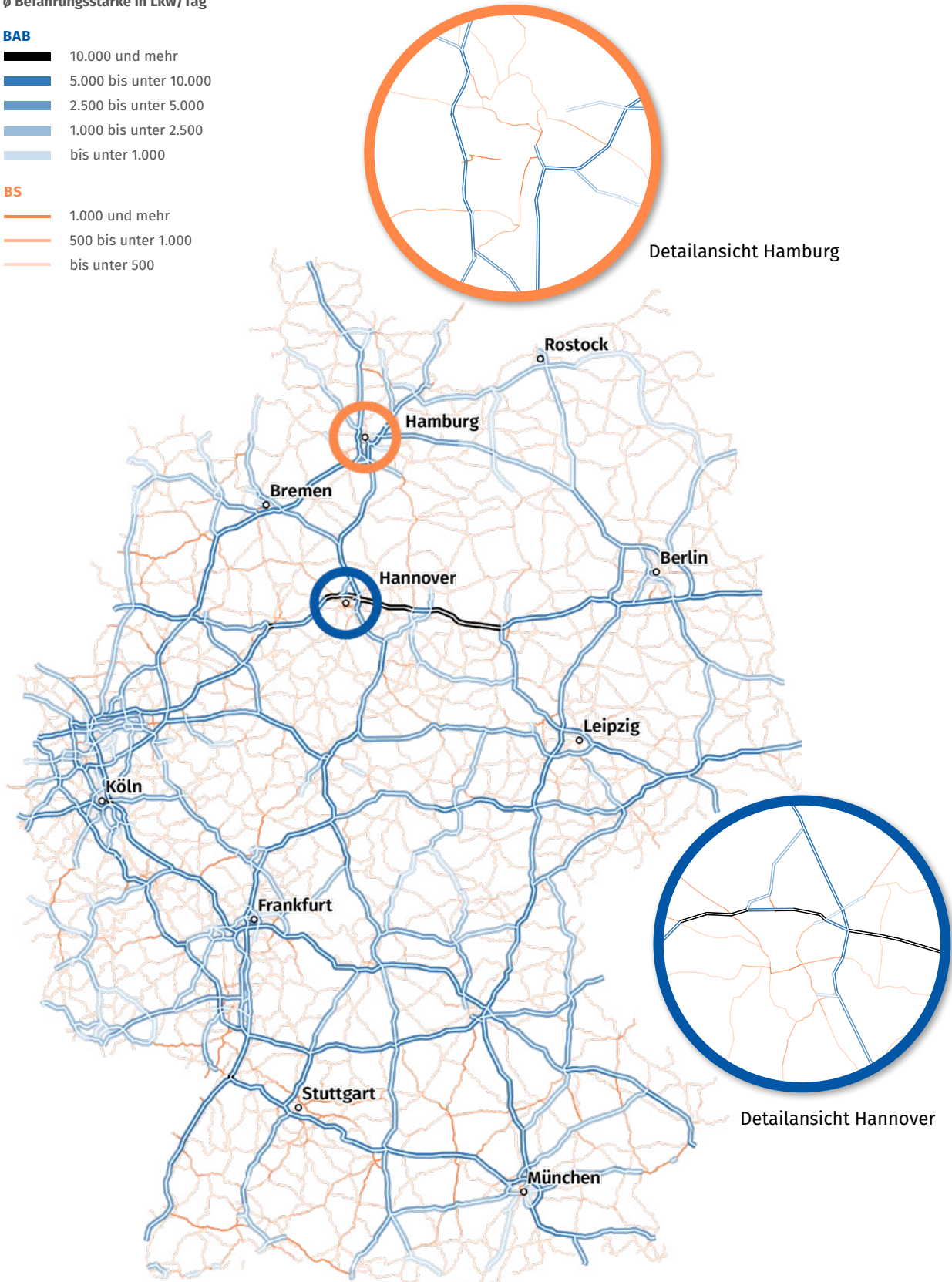
Ø Befahrungsstärke in Lkw/Tag

BAB

-  10.000 und mehr
-  5.000 bis unter 10.000
-  2.500 bis unter 5.000
-  1.000 bis unter 2.500
-  bis unter 1.000

BS

-  1.000 und mehr
-  500 bis unter 1.000
-  bis unter 500



Datengrundlage: BAG/ZIS 2022

2 FAHRLEISTUNG IM JAHRESVERGLEICH

1. HALBJAHR 2022 VERSUS 1. HALBJAHR 2021

Nahezu unverändert im Vergleich zum Vorjahr

Gegenüber dem ersten Halbjahr 2021 ist die Fahrleistung im Gesamtnetz unbereinigt lediglich um 0,2 Prozent (Abbildung 6) gestiegen. Während sich die Fahrleistung auf Autobahnen leicht erhöht hat, stagnierte sie auf den Bundesstraßen.

Mit Ukraine-Krieg geht Fahrleistung zurück

Nach einem Anstieg im Januar und einem besonders starken Zuwachs von 4,5 Prozent im Februar (Abbildung 7) sinkt die Fahrleistung ab März 2022 kurz nach dem Beginn des Ukraine-Kriegs primär

aufgrund des Fahrermangels und der Unterbrechung von Lieferketten sowie steigender Treibstoffpreise. Den stärksten Einbruch mit -2,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr bringt der Mai.

Diese Entwicklung zeigt auch der monatliche Lkw-Maut-Fahrleistungsindex, wenn auch weniger stark ausgeprägt. Dieser Index berücksichtigt ausschließlich die Fahrleistungen von Lkw mit mindestens vier Achsen auf Bundesautobahnen. Er wird vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) in Zusammenarbeit mit dem Statistischen Bundesamt (Destatis) erstellt.

Abb. 6

Entwicklung der Fahrleistung gegenüber dem Vorjahreszeitraum

1. Halbjahr 2022 ggü. 1. Halbjahr 2021
in Millionen km (unbereinigt)

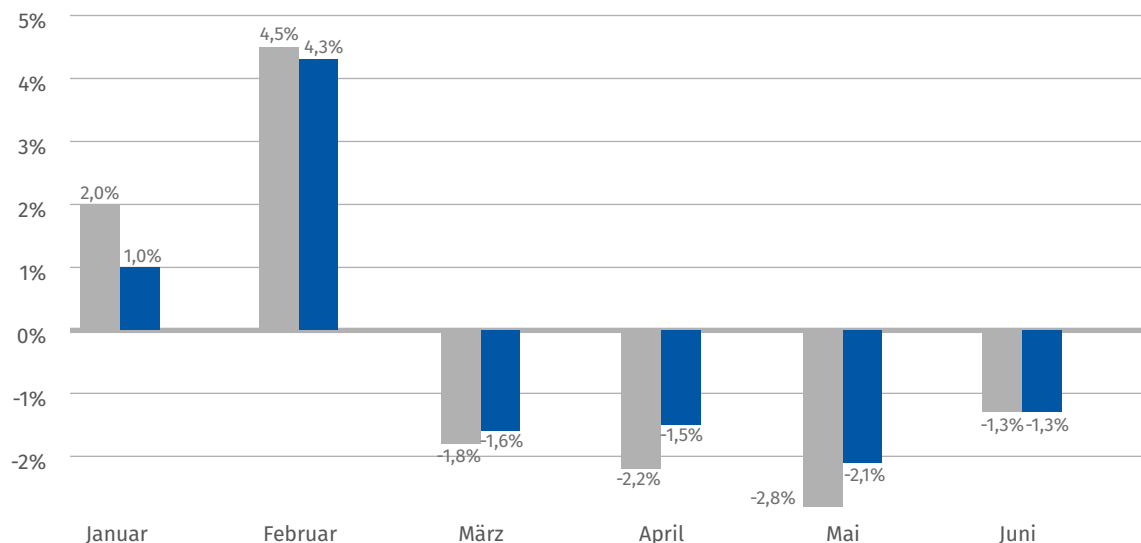
Bundesautobahnen (BAB)			Bundesstraßen (BS)			GESAMT		
+ 50	+ 0,29 %	↗	- 1	- 0,03 %	↘	+ 49	+ 0,23 %	↗

Datengrundlage: BAG/ZIS 2022

Abb. 7

Entwicklung der monatlichen Fahrleistung gegenüber den Vorjahreswerten

(kalenderbereinigt)



● Gesamtnetz (BAB/BS, alle mautpflichtigen Lkw)
● Fahrleistungsindex

Quellen: BAG, Destatis

3 BEFAHRUNGSÄNDERUNGEN IM RÄUMLICHEN KONTEXT

1. HALBJAHR 2022 VERSUS 1. HALBJAHR 2021

Fahrleistungsindex nach Bundesländern

Das BAG berechnet seit dem zweiten Halbjahr 2021 zusätzlich den sogenannten "Lkw-Maut-Fahrleistungsindex differenziert nach Bundesländern". Wie der deutschlandweite Index auch, zeigt er die Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistung von Lkw mit vier oder mehr Achsen auf deutschen Bundesautobahnen und schließt dabei strukturelle Änderungen – beispielsweise durch Mautausweitungen – weitestgehend aus. Beide Indizes werden monatlich saison- beziehungsweise kalenderbereinigt auf den jeweiligen Internetseiten veröffentlicht.

Der räumlich aufgelöste Index soll im Gegensatz zum deutschlandweiten Index weniger als Indikator für die konjunkturelle Entwicklung im jeweiligen Bundesland genutzt werden, sondern vornehmlich als Indikator für die verkehrliche Entwicklung in den einzelnen Bundesländern. Im Nachfolgenden werden die monatlichen Vorjahresveränderungen der Fahrleistungen je Bundesland dargestellt.

1. Halbjahr 2022 versus 1. Halbjahr 2021

Der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex nach Bundesländern lässt sich am sinnvollsten interpretieren, wenn er in einen zeitlichen Bezug gestellt wird. Dahingehend werden in Abbildung 8 die Veränderungen der einzelnen Monate des ersten Halbjahres 2022 gegenüber den entsprechenden Monaten des Vorjahres 2021 dargestellt.

Im Januar und Februar weist die Mehrheit der Bundesländer positive Änderungsraten auf, während im weiteren Verlauf des ersten Halbjahres überwiegend negative Vorjahresveränderungen zu sehen sind. Einzige Ausnahme bilden Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern im Nordosten sowie Rheinland-Pfalz im Westen, die auch in den Monaten März bis Juni positive Steigerungsraten aufweisen. Es ist jedoch zu beachten, dass der Anteil dieser Länder an der bundesdeutschen Gesamtfahrleistung gering ist. Dies führt dazu, dass Änderungen in den genannten Ländern wie auch in den Stadtstaaten nur bedingt interpretationsfähig sind.

Milderer Februar 2022 im Vergleich zu 2021

Im Halbjahresvergleich sticht vor allem der Februar heraus. Dieser zeigt im Jahr 2022 bundesweit positive Änderungsraten. Neun Bundesländer verzeichnen eine Zunahme zwischen zwei bis knapp fünf Prozent, sieben Bundesländer sogar Zunahmen von mehr als fünf Prozent. Dies ist vor allem auf den plötzlichen Wintereinbruch durch das Tiefdruckgebiet Tristan am 7. und 8. Februar 2021 zurückzuführen. Seinerzeit waren Tagesrückgänge von stellenweise über 60 Prozent der Fahrleistung zu beobachten. Entsprechend stark fallen die Steigerungen im Februar 2022 im Vergleich zum Vorjahr aus.

Fahrleistungsrückgang ab März 2022 nahezu flächendeckend

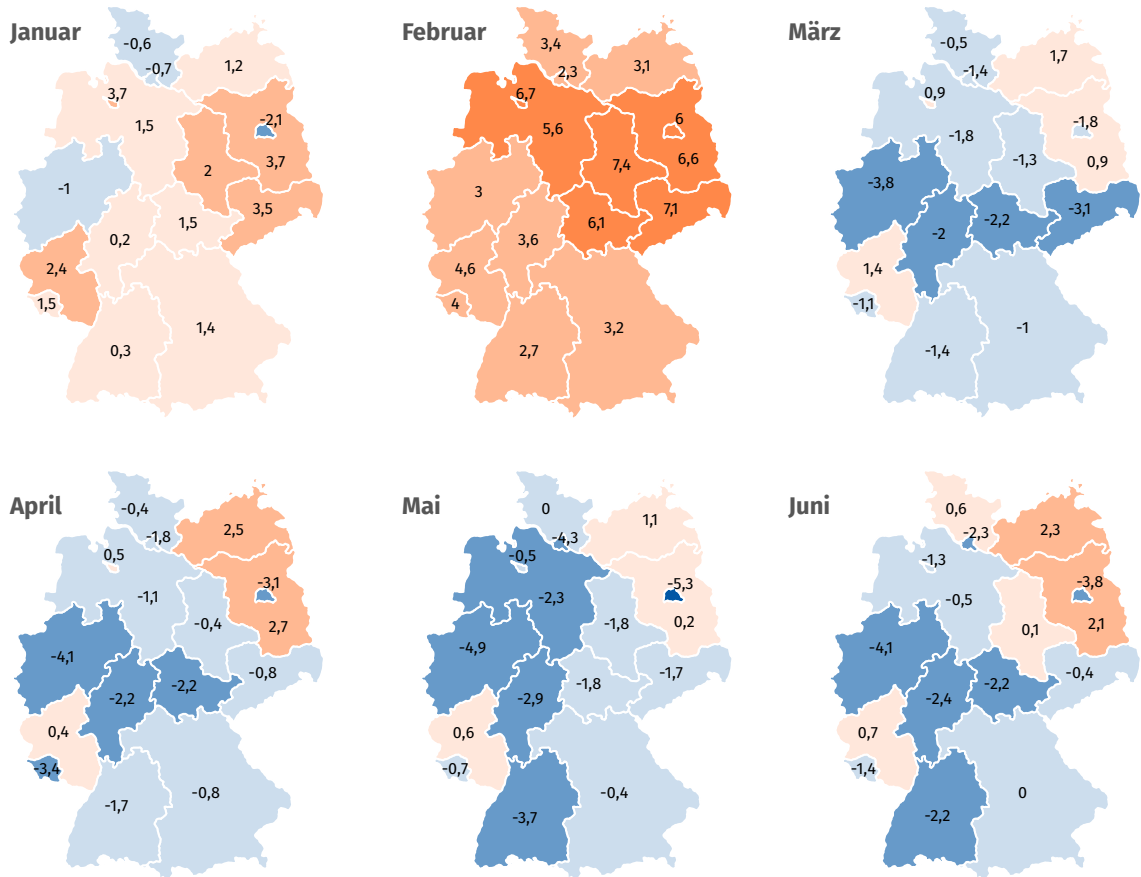
Das erste Halbjahr 2022 ist durch einen generellen und nahezu flächendeckenden Rückgang der Fahrleistung ab März 2022 gekennzeichnet. Vermutlich spielen hierbei auch die bereits genannte Faktoren Fahrerangel, gestiegene Treibstoffpreise und Lieferkettenunterbrechungen eine entscheidende Rolle.

Abb. 8

Lkw-Maut-Fahrleistungsindex nach Bundesländern

in Prozent

1. Halbjahr 2022 ggü. 1. Halbjahr 2021 (kalender- und saisonbereinigt)



Datengrundlage: BAG/ZIS 2022, Geodaten: © GeoBasis-DE / Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG) 2021

Veröffentlichungshinweise:

Die monatlichen Ergebnisse zum Lkw-Maut-Fahrleistungsindex differenziert nach Bundesländern können in der Datenbank GENESIS-Online über die [Tabelle 42191-0010](#), im Bereich der Konjunkturindikatoren und im Konjunkturmonitor von Destatis abgerufen werden.

Detaillierte Informationen zum monatlichen Lkw-Maut-Fahrleistungsindex differenziert nach Bundesländern können dem gemeinsam von Destatis und BAG [veröffentlichten Artikel](#) „Der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex für Bundesländer: Ein neuer Konjunkturindikator für die regionale Industrieaktivität“ in der Ausgabe 1/2022 des Wissenschaftsmagazins WISTA von Destatis entnommen werden.

Verkehrsverlagerungen durch Sperrung auf A45

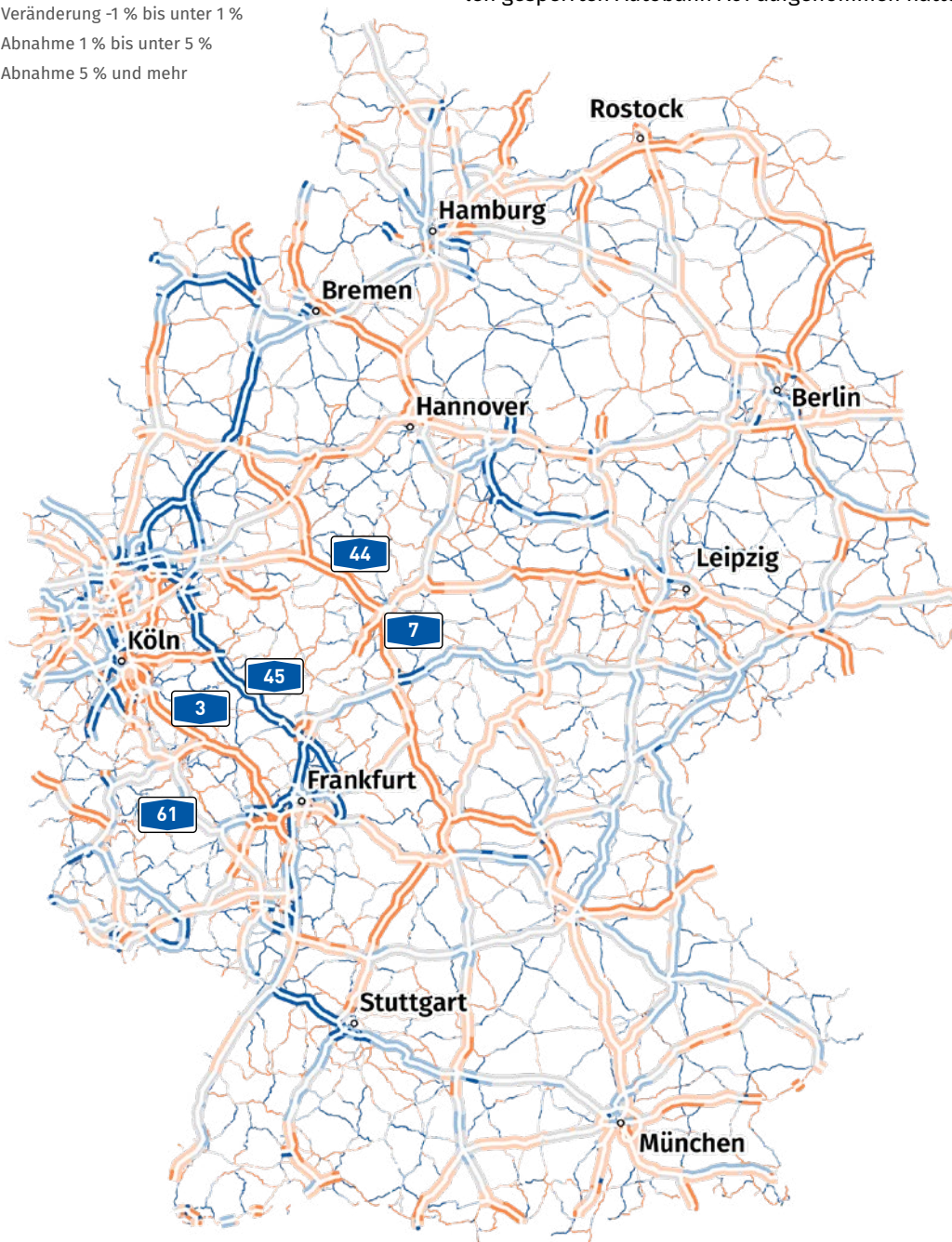
Die Karte der Befahrungsänderungen (Abbildung 9) bildet die Entwicklung des Lkw-Verkehrs im gesamten Mautnetz gegenüber der ersten Jahreshälfte 2021 ab. Sie zeigt ein uneinheitliches Bild mit Zuwächsen und Rückgängen.

Abb. 9

Befahrungsänderungen

1. Halbjahr 2022 ggü. 1. Halbjahr 2021 (unbereinigt)

- █ Zunahme 5 % und mehr
- █ Zunahme 1 % bis unter 5 %
- █ Veränderung -1 % bis unter 1 %
- █ Abnahme 1 % bis unter 5 %
- █ Abnahme 5 % und mehr



Auffällig sind die Befahrungsrückgänge auf der A45 zwischen dem Ruhrgebiet und dem Raum Frankfurt am Main, die auf die Sperrung der maroden Rahmedetalbrücke zurückzuführen sind. Deren lokale Umfahrmöglichkeiten sind stark eingeschränkt und führen zu einem erheblichen zeitlichen Mehraufwand für den Verkehr. Dadurch hat sich der Verkehr großräumig auf die Autobahnen A44 und A7 verlagert. In diesem Zusammenhang wurde auch die A3 einmal mehr zur Ausweichstrecke, nachdem sie bereits im zweiten Halbjahr 2021 nach der Hochwasserkatastrophe in Westdeutschland den Verkehr der in Nordrhein-Westfalen zu großen Teilen gesperrten Autobahn A61 aufgenommen hatte.

4 NETZVERÄNDERUNG UND NETZVERFÜGBARKEIT

1. HALBJAHR 2022

Mautnetz schrumpft gegenüber dem Vorjahr – wächst zuletzt aber wieder

Das gesamte mautpflichtige Netz war Ende Juni 2022 etwas kleiner als zum gleichen Zeitpunkt des Vorjahres (Abbildung 10). Das liegt daran, dass in diesem Zeitraum zahlreiche Bundesstraßenabschnitte abgestuft, also dem untergeordneten Straßennetz zugeordnet wurden. Durch Sperrung beziehungsweise Abriss von Rahmede- und Salzachtalbrücke (A45/A66) entfielen einige BAB-Streckenkilometer außerplanmäßig.

Betrachtet man aber ausschließlich das erste Halbjahr 2022, ergibt sich seit Jahresbeginn ein leichter Zuwachs des Gesamtnetzes um rund 17 Kilometer. Ausschlaggebend dafür waren Erweiterungen um fast 30 Kilometer auf Bundesstraßen.

Abb. 10

Entwicklung des Mautnetzes gegenüber dem Vorjahr

Juni 2022 ggü. Juni 2021

	Bundesautobahnen (BAB)			Bundesstraßen (BS)			GESAMT		
Netzlänge	- 5 km	- 0,02 %	↘	- 52 km	- 0,07 %	↘	- 57 km	- 0,06 %	↘
Anzahl Tarifabschnitte	+ 4	+ 0,07 %	↗	- 863	- 0,63 %	↘	- 859	- 0,60 %	↘

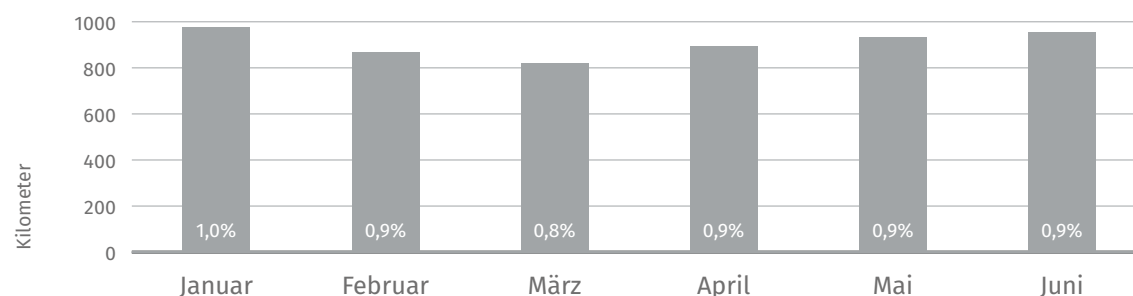
Abb. 11

Länge des täglich nicht befahrenen Netzes

Montag bis Freitag, ohne (auch regionale) Feiertage, Heiligabend und Silvester

1. Halbjahr 2022, nur automatisches Verfahren (AV)

tagesdurchschnittlich nicht befahrene Netzlänge je Monat (in Kilometern) sowie anteilige Länge am Mautnetz (in Prozent)



Datengrundlage: BAG/ZIS 2022

Netzverfügbarkeit wieder gestiegen

Der Mautnetzreport für das zweite Halbjahr 2021 berichtete über eine Verfügbarkeit des mautpflichtigen Straßennetzes zwischen 98,6 und 98,8 Prozent. Im Durchschnitt waren also täglich mehr als 1.000 Kilometer des Mautnetzes nicht nutzbar. Dieses reduzierte Verfügbarkeitsniveau war größtenteils auf die umfangreichen Streckensperrungen in der Eifel und in Rheinland in Folge der Hochwasserkatastrophe Mitte im Juli 2021 zurückzuführen. Neben den Autobahnen A61 und A1 waren auch viele Bundesstraßen betroffen.

Anfang 2022 sind die Auswirkungen des Hochwassers auf die Verfügbarkeit des Mautnetzes nicht mehr erkennbar, die Reparaturarbeiten wurden bis dahin weitestgehend abgeschlossen. Seitdem ist das Verfügbarkeitsniveau wieder deutlich über 99 Prozent gestiegen. Im März erreichte die Netzverfügbarkeit mit 99,2 Prozent einen Rekordwert. In den Monaten danach fielen die Werte leicht ab. Das liegt vermutlich an den ab Frühjahr wieder vermehrt stattfindenden Tiefbauarbeiten.

5 TRANSITVERKEHR ZWISCHEN FRANKFURT (ODER) UND BAD BENTHEIM

SONDERTHEMA

Verkehr als Indikator für die deutsche Konjunktur

Die in Deutschland durch den straßengebundenen Güterverkehr erbrachte Fahrleistung wird als bedeutsamer Konjunkturindikator im Lkw-Maut-Fahrleistungsindex tagesaktuell beobachtet. Er berücksichtigt dabei allerdings auch die für die deutsche Wirtschaftsleistung weniger relevanten Verkehre, die Deutschland nur als Transitland nutzen. Durch die zentrale Lage Deutschlands in Europa muss von einem nicht unerheblichen Anteil an Transitverkehr ausgegangen werden. Entsprechend würde der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex weiter an volkswirtschaftlicher Aussagekraft gewinnen, wenn es gelänge, den Transitverkehr zu identifizieren. Damit wäre auch ein verbessertes Monitoring von Verflechtungen im europäischen Straßengüterverkehr möglich.

Wie setzt sich der Verkehr in Deutschland zusammen?

Beim Straßengüterverkehr unterscheidet man zwischen Binnen- und internationalem Verkehr. Der internationale Verkehr setzt sich aus dem grenzüberschreitenden Verkehr mit Start oder Ziel in Deutschland und dem Transitverkehr ohne Start oder Ziel in Deutschland zusammen (Abbildung 12).

Sowohl der innerdeutsche als auch der grenzüberschreitende Start- und Zielverkehr werden von in Deutschland sowie im Ausland zugelassenen Fahrzeugen erbracht. Bei innerdeutschen Fahrten, die von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen erbracht werden, wird von Kabotage gesprochen.

Lenk- und Ruhezeiten erschweren die Identifizierung

In den Mauterhebungsdaten können anhand der Beobachtung, ob eine Fahrt an der bundesdeutschen Grenze endet beziehungsweise beginnt, internationale und nur in Deutschland startende und endende Fahrten (Binnenverkehr) unterschieden werden. Bei dieser Bestimmung gibt es jedoch

Abb. 12

Schematische Darstellung der Verkehrszusammensetzung



Geodaten: © GeoBasis-DE / Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG) 2022

Unsicherheiten, Transit- und grenzüberschreitenden Start- und Zielverkehr gegeneinander abzugrenzen. Die Ursache dafür liegt darin, dass Aufnahme- und Auslieferungsorte nicht in den Mauterhebungsdaten enthalten sind. Auch wenn sich zumindest in grober räumlicher Auflösung in vielen Fällen die sogenannten logistischen Fahrten in Mautfahrten abbilden, führen doch insbesondere die langen Fahrtstrecken im internationalen Verkehr dazu, dass sich durch die gesetzlich erforderlichen Fahrtzeitunterbrechungen (siehe Infokasten S. 17 zur Fahrdauer und Lenkzeitregelungen) aus einer einzelnen logistischen Fahrt häufig mehrere Mautfahrten ergeben. Hieraus resultiert die Notwendigkeit, einzelne Mautteilfahrten durch mathematische Methoden zu Gesamtfahrten zusammensetzen. Für die gemeinsame Entwicklung der Methodik wurden von BAG und Toll Collect anonymisierte Beispieldatensätze aus den Jahren 2019 und 2020 mit einem Umfang von sechs Wochen und allen darin enthaltenen Fahrten genutzt, die die niederländische Grenze bei Bad Bentheim und die polnische Grenze bei Frank-

furt (Oder) passiert haben. Als Ergebnis kann der Transitverkehr auf einer der Haupttransitrouten durch Deutschland abgeschätzt werden, die über die Autobahnen A30, A2, A10 und A12 führt.

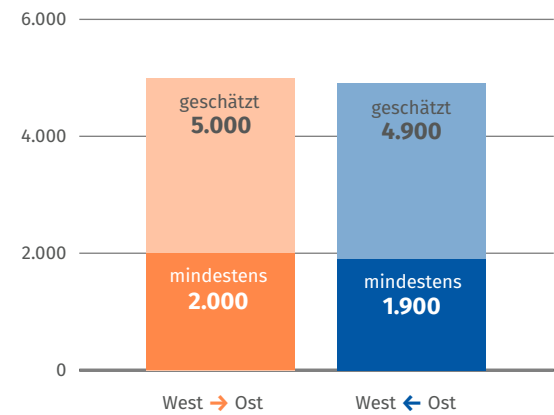
3.900 versus 9.900 Transitfahrten pro Woche zwischen Bad Bentheim und Frankfurt (Oder)

Fahrten, die weniger als zehn Stunden für den Transit benötigen und die Idealroute um nicht mehr als zehn Kilometer verlassen haben, wurden wahrscheinlich ohne Unterbrechung der Tageslenkzeit durchgeführt und können daher als Mindestanzahl an Transitfahrten angegeben werden. Die Zeitspanne zwischen knapp sieben und gut zehn Stunden erfasst damit sowohl ungestörte Fahrten als auch Fahrten mit Verkehrsbehinderungen und möglichen Zeitaufschlägen aufgrund von Staus, kürzeren Fahrtunterbrechungen oder erforderlichen Pausenzeiten. Fahrten, die aufgrund der maximal zulässigen Tageslenkzeit unterbrochen wurden, sind darin nicht enthalten. In der Summe handelt es sich bei diesen zügigen Durchfahrten um rund 2.000 Fahrten in West-Ost-Richtung und 1.900 Fahrten in Ost-West-Richtung pro Woche.

Lässt man eine gewisse Unsicherheit in der Abschätzung zu, können weitere Fahrten als Transitfahrten identifiziert werden. Zählt man zusätzlich auch Fahrten, die länger als zehn Stunden benötigen, sich jedoch weniger als zehn Kilometer von der Transitrouten entfernt haben, ergeben sich durchschnittlich pro Woche 5.000 Fahrten in West-Ost-Richtung und 4.900 Fahrten in Ost-West-Richtung. Dies entspricht rund jedem sechzehnten Lkw auf der A2 bei Hannover.

Abb. 13

Schätzung der wöchentlichen Transitfahrten zwischen Bad Bentheim und Frankfurt (Oder)



Die Qualität dieser Abschätzung lässt sich anhand der gefahrenen Strecke erkennen. Insgesamt wurden in den untersuchten sechs Wochen bei den rund 59.000 als Transitfahrten registrierten Fahrten circa 33 Millionen Kilometer zurückgelegt. Pro Fahrt entspricht dies einer durchschnittlichen Strecke von 558,65 Kilometer. Die tatsächliche Strecke zwischen Bad Bentheim und Frankfurt (Oder) beträgt 558,50 Kilometer und damit vernachlässigbare 150 Meter weniger.

Insgesamt wurden in den betrachteten sechs Wochen circa 4,8 Milliarden Kilometer auf dem deutschen mautpflichtigen Netz gefahren. Wird dies in Beziehung zu den genannten 33 Millionen Kilometern im Transit auf der Strecke zwischen Bad Bentheim und Frankfurt (Oder) gesetzt, ergibt sich ein Anteil von rund 0,7 Prozent an der Gesamtfahrleistung. Auf das Jahr hochgerechnet



Fahrdauer und Lenkzeitregelungen

Nach den Regelungen zu den Lenk- und Ruhezeiten beträgt die maximale tägliche Fahrtzeit neun beziehungsweise zehn Stunden. Befindet sich nur ein Fahrer an Bord ist zusätzlich regelmäßig eine tägliche Unterbrechung von mindestens elf Stunden notwendig (tägliche Ruhezeit). Dies dürfte insbesondere bei längeren, grenzüberschreitenden Fahrten regelmäßig der Fall sein. Aufgrund des Lkw-Fahrermangels wird davon ausgegangen, dass bei der Mehrzahl der international eingesetzten Lkw Einzelfahrerbesatzungen vorliegen. Fahrzeuge mit zwei Fahrern bilden trotz bekannter enger Zeitvorgaben bei Lieferverträgen eine seltene Ausnahme.

Je nach tatsächlich zu absolvierendem Lieferauftrag wird für viele Fahrten die hier analysierte Route zwischen Polen und den Niederlanden nur eine Teilstrecke einnehmen. Endet oder startet eine Fahrt zum Beispiel in Zentralpolen, dann ist eine vollständige Unterbrechung der Tageslenkzeit bei Solofahrern unvermeidlich. Wenn diese Übernachtspause dann zwischen Frankfurt (Oder) und Bad Bentheim stattfindet, verlängert sich die (Maut-) Fahrt um mindestens elf Stunden. In einigen Fällen dürfte zudem sogar die maximal erlaubte wöchentliche Lenkzeit übertroffen werden, und/ oder eine Unterbrechung aufgrund des Sonntagsfahrverbotes erzwungen sein. Etwa 90 Prozent aller Fahrten werden innerhalb von 21 Stunden Fahrtzeit absolviert. Spätestens mit Überschreiten dieser Grenze kann vermutet werden, dass es sich in der Mehrzahl nicht mehr um reine Transitfahrten gehandelt hat.

entspricht dies einer Fahrleistung von 150 Millionen Kilometern.

Weitere Zusammenarbeit geplant

In gemeinsamer Arbeit zwischen BAG und Toll Collect wird angestrebt, die einzelnen Anteile der Verkehrszusammensetzung für Deutschland als Ganzes abschätzen zu können, um diese besser zu beschreiben. Hierfür werden die Ergebnisse dieser exemplarischen Betrachtung mit anderen Grenzverkehren verglichen. Darüber hinaus ist eine Weiterentwicklung der Methodik angedacht, so dass bei geringem Genauigkeitsverlust eine ein-

fachere Näherung möglich ist. Beispielsweise zeigt sich, dass der Anteil der Transitfahrten von Bad Bentheim nach Frankfurt (Oder) an der Summe der Einfahrten bei Bad Bentheim nahezu konstant 20 Prozent beträgt. Für die Gegenrichtung und die Ausfahrten ergeben sich vergleichbare Zahlen. Bestätigen sich diese Ergebnisse auch für weitere zu untersuchende Zeiträume und Strecken, kann, als konzeptionelle Erweiterung des Fahrleistungsindex, eine Abschätzung anhand tagesaktueller Zahlen zu Ein- und Ausfahrten an Grenzübergängen erfolgen.



| 6 ANHANG

METHODISCHE HINWEISE

Was bildet die Basis für den Report?

In Deutschland gilt eine Mautpflicht für Lkw ab 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Mit Schwerverkehr wird, sofern nicht anders beschrieben, ausschließlich die Gruppe der mautpflichtigen Lkw bezeichnet. Das ist anders als bei der häufig für Verkehrszählungen genutzten Klassifizierung, die bereits Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zum Schwerverkehr zählt.

Die Erhebungsdaten werden aus dem manuellen („MV“, Streckenbuchung anhand der Angabe von Start- und Zielpunkt vor Fahrtbeginn) und automatischen Verfahren („AV“, Erhebung mit Fahrzeuggerät auf Basis eines satellitengestützten Ortungssystems während der Fahrt) gewonnen. Der Anteil aus dem MV liegt bei etwa einem Prozent, rund 99 Prozent des anfallenden Mautaufkommens werden im AV generiert. Sofern nicht anders angegeben, werden im vorliegenden Report die Daten aus beiden Verfahren verwendet.

Datenbasis bildet das Zentrale Informationssystem (ZIS) des Bundesamts für Güterverkehr, in dem alle nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz erhobenen Lkw-Fahrten von Toll Collect und den Anbietern aus dem Europäischen Elektronischen Mautdienst (EEMD beziehungsweise englisch EETS) zusammengeführt und aggregiert zur Verfügung gestellt werden.

Behandlung von Netzänderungen in den Kartendarstellungen

Bei Kartenabbildungen zu Befahrungsänderungen werden bei Bundesstraßen nur Strecken dargestellt, die über den gesamten Betrachtungszeitraum existierten.

Tariflänge versus Streckenlänge

Mitte des Jahres 2022 entfielen rund 37.600 Kilometer mautpflichtige Streckenlänge auf Bundesstraßen und circa 13.200 Kilometer auf Autobahnen, insgesamt ergibt sich somit ein Mautnetz von fast 51.000 Kilometern (eine Fahrtrichtung). Die aufgeführten Werte zum mautpflichtigen Straßennetz (Tariflänge) entsprechen in etwa dem Doppelten, da jeweils Hin- und Rückrichtung gezählt werden.



Impressum:

Bundesamt für Güterverkehr
Stabsstelle
Kordinierungsaufgaben, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Werderstraße 34
50672 Köln

Tel. +49 (0)221 5776-1120
presse@bag.bund.de

Toll Collect GmbH
Kommunikation
Linkstr. 4
10785 Berlin

Tel. +49 (0)30 74077-2200
presse@toll-collect.de