

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi, Holger Kühnlenz und Dennis Jahn (AfD)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
namens der Landesregierung

Entwicklung des Transitverkehrs in Niedersachsen - welche Erkenntnisse bieten die Verkehrsverflechtungsanalysen und die Verkehrsprognose 2040?

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi, Holger Kühnlenz und Dennis Jahn (AfD), eingegangen am 11.11.2024 - Drs. 19/5806,
an die Staatskanzlei übersandt am 15.11.2024

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
namens der Landesregierung vom 17.12.2024

Vorbemerkung der Abgeordneten

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität und die Toll Collect GmbH listen in ihrem Halbjahresreport 2024 auf, dass unter den fünf im Lkw-Verkehr meistbefahrenen Autobahnbereichen in Deutschland drei in Niedersachsen liegen. Diese sind auf der A2 zwischen Hannover-Ost und Kreuz Braunschweig-Nord, zwischen Wunstorf-Luthe und Hannover-West und zwischen Wolfsburg/Königslutter und dem Kreuz Helmstedt-West¹. Insbesondere die A 2 verzeichnet Spitzenwerte von 10 000 Lkw pro Tag. Auf einigen Autobahnabschnitten gab es im 1. Halbjahr 2024 einen Zuwachs an Befahrungen von teilweise 5 %, darunter auf der A 7, A 36, A 30, A 28 und A 29².

In der Verkehrsprognose 2030 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr wurde erwartet, dass das Güterverkehrsaufkommen bis zum Jahr 2030 von 3 704 Millionen Tonnen im Jahr 2010 auf 4 358 Millionen Tonnen im Jahr 2030 (+ 17,6 %) wächst. Der Verkehrsträger Schiene wüchse am stärksten (+ 23,6 %), gefolgt vom Binnenschiffverkehr (+ 20,0 %) und der Straße (+ 16,8 %). Die Verkehrsleistung im Güterverkehr stiege von dem Jahr 2010 bis zum Jahr 2030 von 607 Milliarden Tonnenkilometer auf 837 Milliarden Tonnenkilometer (+ 38 %). Hierfür ist vor allem der internationale Handel mit seinen Auswirkungen auf grenzüberschreitende (+ 42 %) und Transitverkehre (+ 52 %) verantwortlich; demgegenüber steigt der Binnenverkehr unterproportional (+ 31 %)³. In der Basisprognose zur Verkehrsprognose 2040 wird ein Zuwachs im Gesamt-Gütertransportaufkommen in Deutschland auf rund 5 Milliarden Tonnen erwartet (+ 17,3 % gegenüber dem Jahr 2019), sowie ein Anstieg auf 905 Milliarden Tonnenkilometer in 2040 (+31,2 % gegenüber dem Jahr 2019)⁴. Im bundesweiten Güterverkehr verteilt sich der Modal Split der Verkehrsträger zu rund 72 % auf die Straße, 19 % auf die Schiene und rund 6 % auf die Binnenschiffahrt⁵.

¹ Bundesamt für Logistik und Mobilität / Toll Collect GmbH: Report. Mautnetz und Lkw-Verkehr, 1. Halbjahr 2024, Seite 6 - https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Verkehrsdatenmanagement/Veroeffentlichungen/Report_BALM_und_TC_2024_erstes_Halbjahr.pdf;jsessionid=BB93D5FC98067F11A57235E47DB37E93.live11293?__blob=publicationFile&v=3

² Ebd. Seite 11

³ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030.html>

⁴ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2040.html>

⁵ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/12149/umfrage/gueteraufkommen-nach-verkehrstraegern-in-deutschland/>

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Zuständigkeit für die Bundesautobahnen obliegt dem Bund und der Autobahn GmbH. Das Land Niedersachsen ist zuständiger Straßenbaulastträger für die Landesstraßen. Außerdem ist es im Rahmen der Auftragsverwaltung zuständig für den Bau und den Betrieb der Bundesstraßen. Zum Betrieb und zum Ausbau der Bundesautobahnen liegen dem Land daher im Regelfall keine detaillierten Kenntnisse vor. Die Lkw-Maut wird für die Bundesfernstraßen im Auftrag des Bundes erhoben. Dem Land Niedersachsen sind daher keine Einzelheiten über die öffentlich verfügbaren Dokumente (z. B. aus der Broschüre Mautverkehr Kompakt des Bundesamtes für Logistik und Mobilität - siehe **Anlage**) bekannt. Die in dieser Kleinen Anfrage abgefragten umfangreichen landesspezifisch aufgeschlüsselten Daten liegen daher überwiegend nicht vor. Regelmäßig leitet das Land lediglich die geringen Anteile des Mautaufkommens für die einzelnen Bundesstraßen, die in der Baulast von Kommunen liegen (Ortsdurchfahrten in Kommunen mit mehr als 80 000 Einwohnerinnen und Einwohnern § 5 Bundesfernstraßengesetz), weiter.

Grundsätzlich ist zur Maut darauf hinzuweisen, dass sie bereits vor Jahrzehnten als Grundlage für eine nutzungsabhängige Finanzierung geschaffen wurde. Mit der Einführung der Lkw-Maut auf Bundesautobahnen wurde eine Nutzerfinanzierung des Bundesfernstraßenbaus eingeleitet. Die Maut ermöglicht es seitdem, auch ausländische Nutzfahrzeuge an den Kosten für die Infrastruktur in Deutschland zu beteiligen.

Bei der letzten Änderung des Mautgesetzes im Jahr 2023 wurde dann erneut ein Systemwechsel vollzogen und die reine Infrastrukturfinanzierung u. a. um eine CO₂-abhängige Komponente ergänzt, die eine Lenkungswirkung für klimafreundliche Lkw erzielen soll. Die Maut an sich bleibt aber weiterhin eine weitgehend lastabhängige Bemautung mit Unterschieden bei den Schadstoffklassen. Niedersachsen hat im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens Vorschläge zur Verbesserung eingebracht, konnte allerdings aufgrund der Notwendigkeit einer Mehrheit für einen Einspruch im Bundesrat nur wenig bewirken. Der niedersächsische Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung hat bereits an die Bundesregierung auf den Handlungsbedarf beim jetzt gültigen Mautgesetz und auf die fehlende Förderung von klimafreundlichen Lkw hingewiesen.

Da das Land Niedersachsen auf eine effiziente und schlanke Verwaltung ausgerichtet ist, werden nicht zu allen theoretisch denkbaren Sachzusammenhängen Daten erhoben, Statistiken erstellt oder Auswertungen vorgehalten, sodass nicht alle Einzelaspekte vollumfänglich beantwortet und aufgeschlüsselt werden können.

1. Wie ist die Ausbausituation in den Fernstraßenbereichen, die sich unter den Top 10 der meistbefahrenen Streckenabschnitte befinden (Bauzeit der Erneuerungs- bzw. Ausbauarbeiten)?

Die angesprochenen Strecken der A 2 in Niedersachsen sind durchgängig sechsstreifig ausgebaut. Der geltende Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sieht abschnittsweise Erweiterungen auf acht Fahrstreifen und Knotenpunktanpassungen in den Dringlichkeitskategorien Vordringlicher Bedarf und Weiterer Bedarf vor.

2. Wie groß ist der Anteil Niedersachsens am mautpflichtigen Straßennetz in Deutschland (Netzlänge beider Fahrrichtungen)? An welcher Stelle liegt Niedersachsen im Bundesländervergleich hinsichtlich der Befahrungsstärke/Fahrleistung und der transportierten Tonnage?

Das Streckennetz umfasst insgesamt 51 000 km. Der Anteil Niedersachsens beträgt 12 158 km (Quelle: https://www.balm.bund.de/DE/Themen/Lkw-Maut/Mauttabelle/mauttabelle_node.html). Zum Ländervergleich der Befahrungsstärke liegen keine Daten vor, siehe insoweit auch die Vorbemerkung der Landesregierung.

3. Wie hoch sind die Einnahmen aus der Lkw-Maut auf dem Gebiet Niedersachsens, und wie hoch sind die Mittel, die der Bund davon wieder für den BAB-Ausbau in Niedersachsen investiert?

Im ersten Halbjahr 2024 betrug der Mautumsatz laut Informationen des Bundes auf dem mautpflichtigen Netz (Bundesstraßen und Bundesautobahnen) in Niedersachsen 880 Millionen Euro (Näherungswert, der Streckenabschnitte berücksichtigt, deren Startmautpunkt in Niedersachsen liegt). Die Investitionen in die Autobahnen in Niedersachsen im ersten Halbjahr 2024 betragen 199,515 Millionen Euro.

4. Wie wird das Schwerlastverkehrsaufkommen bis zum Jahr 2030 insbesondere im Bereich der Transitstrecken in der Verkehrsplanung eingeschätzt und beim Kapazitätsausbau berücksichtigt?

Die Fragen 4 und 12 werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Aussagen zu Entwicklungen des Schwerlastverkehrs auf Transitstrecken in Niedersachsen bedürfen räumlich detaillierter Ergebnisse der Basisprognose 2040 der Strategischen Langfrist-Verkehrsprognose (VP) 2040. Die wesentlichen Ergebnisse der Basisprognose 2040 und der dazugehörigen Umlegungen auf die Verkehrsnetze werden im Bericht der Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ-Bericht) enthalten sein. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) wird den BPÜ-Bericht zeitnah an den Deutschen Bundestag übermitteln und im Anschluss daran auf den Internetseiten des BMDV veröffentlichen. Bei der Basisprognose 2040 handelt es sich um eine Punktprognose, Verkehrsbelastungen für das Jahr 2030 sind nicht Gegenstand dieser Prognose.

5. Welche neuen Infrastrukturen für den Güterumschlag (z. B. Schienenstrecken, Containerzentren) wurden seit dem Jahr 2017 in Niedersachsen gebaut?

Die als Beispiel genannten Schienenstrecken sind keine Infrastrukturen für den Güterverkehr. Sie dienen, wie auch das Straßennetz, dem gesamten Verkehr. Für den Güterumschlag sind im Wesentlichen punktuelle Infrastrukturen notwendig.

Der Landesregierung sind nur solche neuen Infrastrukturen für den Güterumschlag bekannt, an denen sie über Bundes- oder Landesförderungen mittel- oder unmittelbar beteiligt war. Hierbei handelt es sich in dem genannten Zeitraum um folgende Infrastrukturmaßnahmen: Kapazitätserweiterungen am Containerterminal in Wolfsburg-Fallersleben und im Industriebahnhof Stade-Brunshausen (IBB), Erneuerung und Erweiterung der Containerumschlaganlage in Adelebsen und im Hafen Braunschweig, Anschaffung einer Umschlaganlage im Güterverkehrszentrum (GVZ) Dörpen, Bau einer Laderampe im GVZ Coevorden-Emlichheim (Europark), Erweiterung der Binnenhäfen C-Port am Küstenkanal und Spelle-Venhaus, Modernisierung des Hafens Lüneburg, Neubau eines Massengüterhafens in Osnabrück-Bohmte und einer Mega-Hub Anlage für den Containerumschlag in Lehrte.

6. Wo stand Niedersachsen im Lkw-Maut-Fahrleistungsindex 2022 und 2023 im Bundesländervergleich?

Hierzu siehe die Datenbank des Bundesamtes für Statistik unter <https://www-genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/42191/table/42191-0010/search/s/bWF1dA==> sowie die Broschüre „Mautverkehr KOMPAKT“, welche als Anlage beigefügt ist.

Erhebung und Befragungen zu Fahrleistung werden u. a. vom Bund vorgenommen. Das Land erhebt hierzu keine eigenen Daten. In dem gemeinsamen Report des Bundesamtes für Logistik und Mobilität und der Toll Collect GmbH „Mautnetz und Lkw-Verkehr“ 1. Halbjahr 2023 und 2. Halbjahr 2023 sind die Gesamtfahrleistungen auf mautpflichtigen Bundesfernstraßen dargestellt. Im Jahr 2023 betrug die Gesamtfahrleistung auf BAB 32,602 Milliarden km. Auf Niedersachsen entfällt hierbei ein Anteil von 12,8 %, also 4,173 Milliarden km (https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Verkehrsdatenmanagement/Veroeffentlichungen/Report_BALM_und_TC_2023_erstes_Halbjahr.html).

Auf Bundesstraßen wurden deutschlandweit 7,047 Milliarden km erbracht. Eine Ableitung auf Bundesländer ist für Bundesstraßen nicht vorgenommen worden.

7. Wie hat sich laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) die Güterkraftverkehrsstatistik speziell für Niedersachsen von dem Jahr 2017 bis zum Jahr 2024 entwickelt?

Siehe Antwort zu Frage 6 und Vorbemerkung der Landesregierung.

8. Welche Erkenntnisse kann die Landesregierung bereitstellen oder ermitteln hinsichtlich des Verkehrsaufkommens deutscher Lastkraftfahrzeuge und europäischer Lastkraftfahrzeuge - im beiderseitigen Vergleich - auf dem Fernstraßennetz in Niedersachsen (für das Referenzjahr 2023)?

Siehe Antwort zu Frage 6 und Vorbemerkung der Landesregierung.

9. Wie hoch lagen im Jahr 2023 die Fahrleistungen von Lkw auf Bundesautobahnen bzw. Bundesstraßen in Niedersachsen? Wie wird das Aufkommen auf Landesstraßen erfasst?

Zu den Bundesfernstraßen siehe Antwort zu Frage 6 und Vorbemerkung der Landesregierung. Zahlen für Landesstraßen liegen nicht vor. Hier wird keine Maut erhoben.

10. Hat die Einführung der CO₂-Maut zu einer messbaren Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene oder die Wasserwege in Niedersachsen geführt?

Zur bereits seit Jahren bestehenden Lkw-Maut siehe Vorbemerkung der Landesregierung. Für eine messbare Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene oder die Wasserwege sind weitere Maßnahmen erforderlich. Dazu gehört u. a. ein Ausbau der Schieneninfrastruktur wie auch eine höhere Wettbewerbsfähigkeit bei der Wasserstraße.

11. Welche Rolle spielt die CO₂-Maut bei der strategischen Entwicklungsplanung der niedersächsischen Güterverkehrsinfrastruktur?

Da die Maut ein Instrument des Bundes ist und da es in Niedersachsen keine eigene Landverkehrsinfrastruktur ausschließlich für den Güterverkehr gibt, spielt sie keine Rolle.

12. Welche Auswirkungen haben die Verlagerungen im Transitverkehr von den Bundesautobahnen auf andere Bundesstraßen und Verkehrsstrukturen in Niedersachsen (Beispielsweise Straßenschäden in Ortsdurchfahrten, Bau nötiger Umgehungsstraßen u. a.)?

Siehe Antwort zu Frage 4.

13. Wie verteilt sich der Modal Split der Güter-Verkehrsträger auf dem Gebiet Niedersachsens? Welche Zielgrößen erwartet bzw. strebt die Landesregierung bis zum Jahr 2030 an?

Siehe Vorbemerkung der Landesregierung.

14. Welche konkreten Maßnahmen sind zur Förderung des Schienen- und Wasserstraßentransports geplant oder bereits in Umsetzung?

Die Fragen 14 und 15 werden zusammen beantwortet:

Die Infrastrukturnetze des Bundes für Schienenwege und Wasserstraßen sind die wesentliche Basis für mehr Güterverkehr auf Wasser und Schiene. Das Land setzt sich dementsprechend für Projekte zum Ausbau der Bundesverkehrsinfrastruktur in Niedersachsen ein. Um den Unternehmen Anreize zur Verlagerung zu geben, hat das Land zudem im Rahmen der EFRE-Strukturförderung die Weiterentwicklung von Binnenhäfen und Güterverkehrszentren gefördert. Die bereits umgesetzten oder sich in Umsetzung befindenden Maßnahmen sind in Frage 5 aufgeführt. Weitere geplante Maßnahmen sind nicht bekannt.

Des Weiteren hat das Land mit der Übernahme der Schieneninfrastruktur der Osthannoverschen Eisenbahn AG dazu beigetragen, den Zugang zum Schienennetz für den Schienengüterverkehr zu verbessern.

15. Gibt es für Unternehmen Anreize, um den gewerblichen Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern? Wenn ja, welche?

Siehe Antwort zu Frage 14.

16. Welche digitalen Infrastrukturen für ein effizienteres Verkehrsmanagement werden derzeit von Betrieben und Verwaltungen in Niedersachsen entwickelt, erprobt und ausgebaut?

Das Verkehrsmanagement spielt ergänzend zur physischen Straßeninfrastruktur eine große Rolle, um den Herausforderungen aus der zu erwartenden Verkehrsentwicklung zu begegnen. Entscheidend ist zunächst, dass das Verkehrsmanagement dann am effektivsten ist, wenn alle Straßenbaulastträger einbezogen werden. Niedersachsen versteht sich daher als Bindeglied zwischen der Autobahn GmbH des Bundes (zuständig für Bundesautobahnen), den Kommunen (zuständig für Kreis- und Gemeindestraßen) und der eigenen Zuständigkeit für Bundes- und Landesstraßen. Das Land baut deshalb schrittweise ein Digitales Verkehrsmanagement auf, um neben einem einheitlichen Datenaustausch vor allem umfassende Verkehrslenkungsstrategien entwickeln und straßenbaulastträgerübergreifend umsetzen zu können. Die Entwicklungen der Autobahn GmbH des Bundes für das Autobahnnetz werden aufgrund der engen Verflechtungen ebenfalls begleitet und so weit wie möglich übertragen bzw. die Daten in das niedersächsische System integriert. Einzelne Kommunen in Niedersachsen treiben derzeit regional und funktional ausgerichtete Ansätze voran (z. B. P&R-Anlagen, einzelne variable Beschilderungen, temporär eingesetzte Systeme). Diese könnten zukünftig in Verbindung mit dem Landessystem eine weitergehende Funktion für ein noch effektiveres Verkehrsmanagement übernehmen.

17. Hatten die im September gegen illegale Einreisen aus den Niederlanden eingerichteten Grenzkontrollstellen auf der A 30, der A 280 und der B 402 Auswirkungen auf den Lkw-Transitverkehr?

Bislang konnten auf den genannten Strecken keine Auswirkungen der Grenzkontrollen auf das Güterverkehrsaufkommen im Bereich des Lkw-Transitverkehrs festgestellt werden.



Bundesamt
für Logistik
und Mobilität

Mautverkehr KOMPAKT

Jahresausgabe 2023

Mautverkehr KOMPAKT

-Jahresbericht 2023-

Allgemeine Entwicklung des Straßengüterverkehrs

Die Fahrleistung liegt im Jahr 2023 1,9 % unter dem Durchschnitt der Jahre 2018 bis 2022. Diese ist im Vergleich zum Vorjahr um 3,2 % gesunken.

Entwicklung des Straßengüterverkehrs 2023

Im Laufe des Jahres ist ein Abwärtstrend der täglichen Fahrleistung zu erkennen. Während in der ersten Jahreshälfte der bereinigte 7-Tagesdurchschnitt weitestgehend über dem 24-Monatsdurchschnitt liegt, kehrt sich dies in der zweiten Jahreshälfte um und sinkt bis zu einem Indexwert unter 105 ab.

Fahrleistungen nach Schadstoffklassen im Zeitverlauf

Der Anteil, der durch Euro-6-Fahrzeuge erbrachten Fahrleistung, steigt seit 2013 und liegt im Jahr 2023 bei nahezu 95 %. Seit 2016 ist der Anteil der Fahrleistung von Euro-6-Fahrzeugen höher als der Anteil der Fahrleistung von Euro-5-Fahrzeugen. Euro-4 und niedrigere Schadstoffklassen weisen zusammen 2023 einen Anteil der Fahrleistung von weniger als einem Prozent auf.

Herkunftsländer im Straßengüterverkehr 2023

Der Anteil der Fahrleistung, die durch gebietsfremde Fahrzeuge erbracht wird, ist zum ersten Mal höher als der der gebietsansässigen Fahrzeuge. Betrachtet werden hier Fahrzeuge mit mindestens 4 Achsen, welche auf Bundesautobahnen unterwegs waren. Der Trend der zunehmenden Fahrleistungsanteile der gebietsfremden Fahrzeuge wird in den letzten Jahren nur durch einen leichten Rückgang im Jahr 2020 bedingt durch die Covid-19-Pandemie unterbrochen. Das Wachstum der gebietsfremden Anteile ist von 2022 auf 2023 mit 0,6 Prozentpunkten niedriger als im Jahr zuvor.

Herkunftsländer im Straßengüterverkehr im Zeitverlauf

Der Anteil der Fahrleistung der Gebietsansässigen im Jahr 2023 ist um rund 2,6 Prozentpunkte im Vergleich zum Jahr 2019 zurückgegangen. Der Anstieg der Anteile der Fahrleistung polnischer Fahrzeuge ist mit rund 3,3 Prozentpunkten am höchsten. Bis auf die Fahrleistungen aus Polen und Litauen sind die Anteile der gebietsfremden Fahrzeuge gegenüber 2019 marginal gesunken bzw. unverändert.

Räumliche Entwicklung des Straßengüterverkehrs

In allen Bundesländern ist eine Abnahme der Fahrleistung gegenüber 2022 zu verzeichnen. Die geringste Abnahme weisen die Bundesländer Baden-Württemberg mit 1,9 % und Brandenburg mit 2,1 % auf. Die übrigen Bundesländer liegen zwischen -3,0 % und -4,4 %. Die größten Rückgänge sind den Stadtstaaten Hamburg, Bremen und Berlin zwischen 4,7 % und 6,8 % zuzuordnen.

Räumliche Entwicklung des Fahrleistungsanteils

Bayern hat sowohl 2023 als auch im Vorjahr den höchsten Anteil an der Fahrleistung, gefolgt von Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen. Auf die drei Bundesländer entfallen rund 50 % der gesamten Fahrleistung. Die Mehrheit der Bundesländer weist keine oder nur eine marginale Veränderung von maximal 0,2 Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahr auf. Der Anteil der Fahrleistung, der auf Nordrhein-Westfalen entfällt, sinkt mit 0,3 Prozentpunkten am stärksten.

Anzahl mautpflichtiger Fahrzeuge in 2023

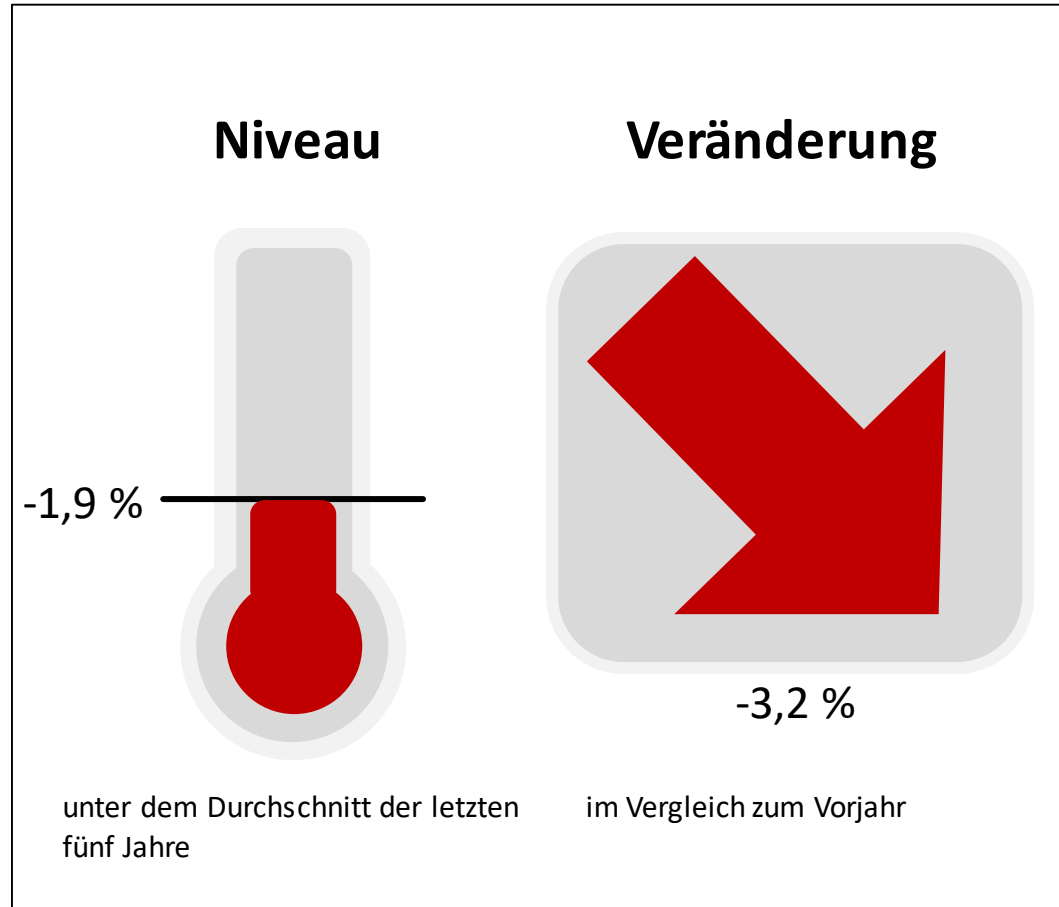
Im Jahr 2023 sind rund 1,597 Millionen mautpflichtige Fahrzeuge auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen unterwegs. Dies entspricht einem Anstieg von 1,8 % gegenüber dem Vorjahr. Davon sind rund 721.000 Fahrzeuge (+3,4 % gegenüber Vorjahr) in Deutschland und rund 876.000 Fahrzeuge (+0,5 %) außerhalb Deutschlands zugelassen.

Entwicklungen der Grenzfahrten in 2023

Bei den Grenzfahrten über alle Grenzübergänge in Deutschland zeigt sich im Vorjahresvergleich ein Rückgang von 3,6 %. Der Grenzfahrtenindex ist im Vergleich zum Vorjahr bei fast allen Ländern gesunken. Die Ausnahme bildet Tschechien mit einer Steigerung von 2,3 %. Die anderen Grenzübergänge weisen einen Rückgang zwischen 3,5 % und 6,1 % auf. Die größten Rückgänge haben die Grenzen zu Dänemark (-6,4 %), Schweiz (-7,6 %) und Luxemburg (-8,4 %) zu verzeichnen.

Niveau und Veränderung des Lkw-Maut-Fahrleistungsindex im Jahr 2023

(basierend auf mautpflichtiger Fahrleistung von Fahrzeugen mit mindestens 4 Achsen auf Autobahnen; Basisjahr 2015; saison- und kalenderbereinigt)

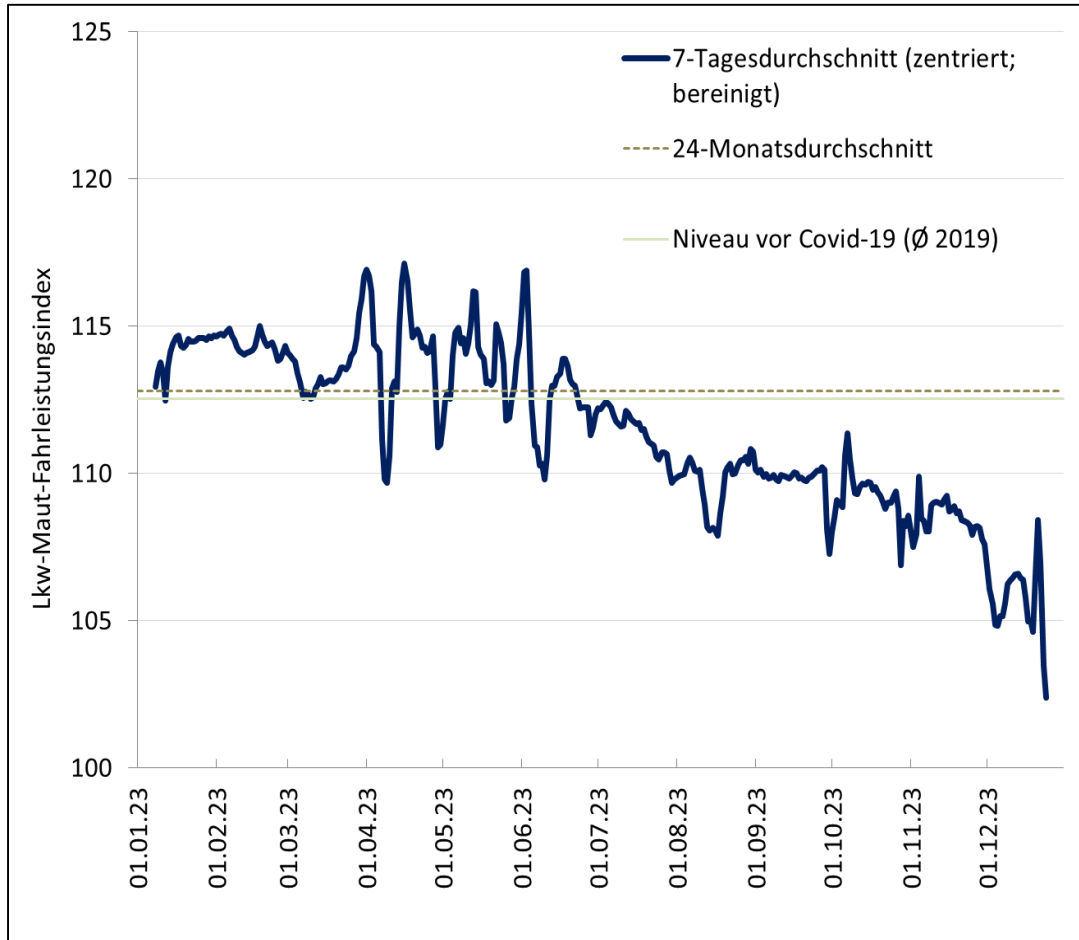


Allgemeine Entwicklung des Straßengüterverkehrs

- Die Fahrleistung liegt im Jahr 2023 1,9 % unter dem Durchschnitt der Jahre 2018 bis 2022.
- Diese ist im Vergleich zum Vorjahr um 3,2 % gesunken.

Entwicklung des Lkw-Maut-Fahrleistungsindex im Jahr 2023

(basierend auf mautpflichtiger Fahrleistung von Fahrzeugen mit mindestens 4 Achsen auf Autobahnen; Basisjahr 2015; saison- und kalenderbereinigt)

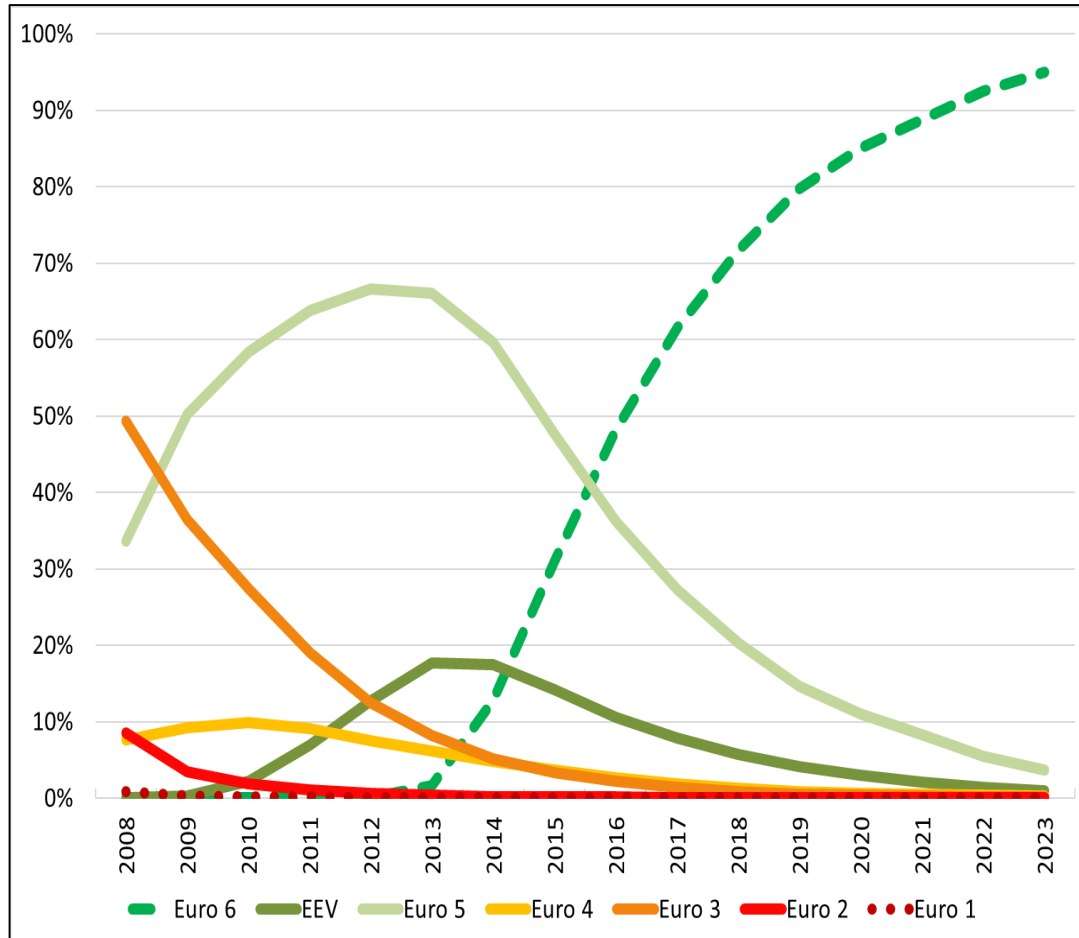


Entwicklung des Lkw-Maut-Fahrleistungsindex

- Im Laufe des Jahres ist ein Abwärtstrend der täglichen Fahrleistung zu erkennen.
- Während in der ersten Jahreshälfte der bereinigte 7-Tagesdurchschnitt weitestgehend über dem 24-Monatsdurchschnitt liegt, kehrt sich dies in der zweiten Jahreshälfte um und sinkt bis zu einem Indexwert unter 105 ab.

Anteile der Fahrleistungen nach Schadstoffklassen im Zeitverlauf

(basierend auf mautpflichtiger Fahrleistung von Fahrzeugen mit mindestens 4 Achsen auf Autobahnen)

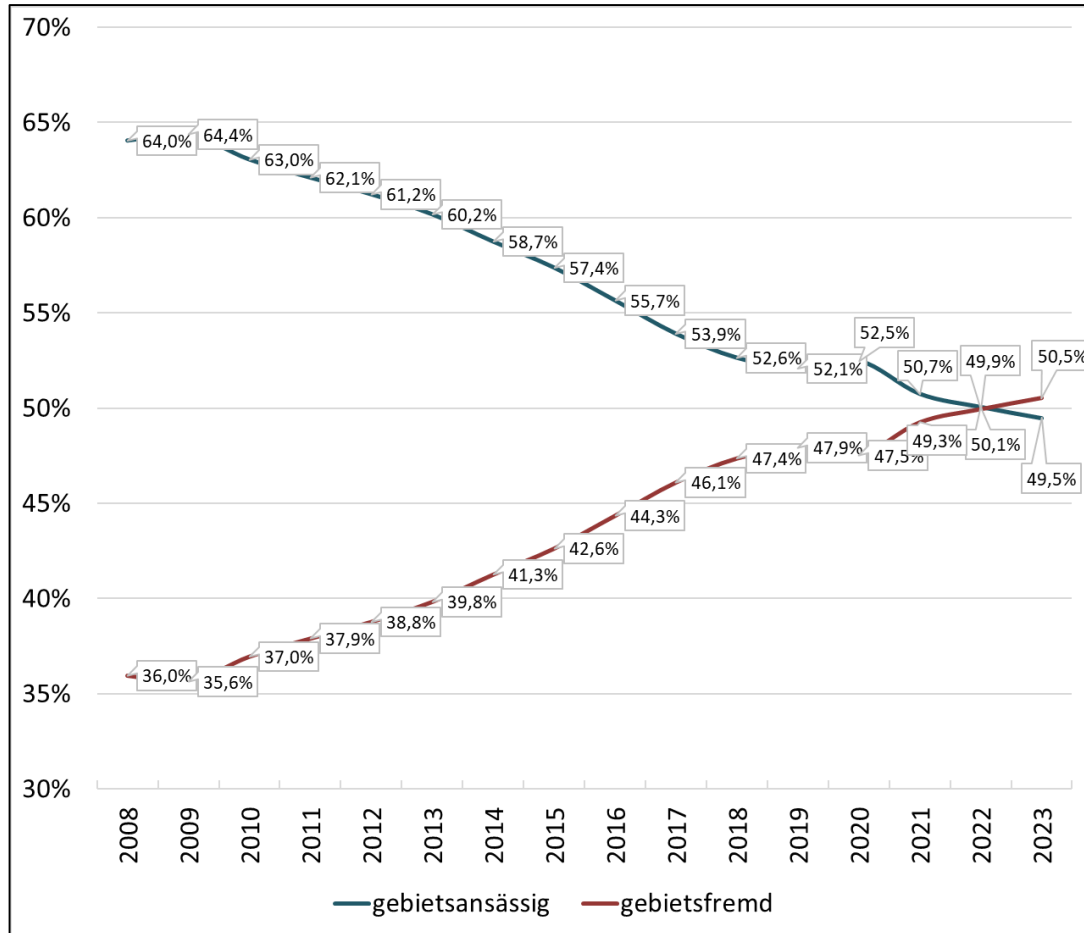


Anteile der Fahrleistung nach Schadstoffklassen

- Der Anteil, der durch Euro-6-Fahrzeuge erbrachten Fahrleistung, steigt seit 2013 und liegt im Jahr 2023 bei nahezu 95 %.
- Seit 2016 ist der Anteil der Fahrleistung von Euro-6-Fahrzeugen höher als der Anteil der Fahrleistung von Euro-5-Fahrzeugen.
- Euro-4 und niedrigere Schadstoffklassen weisen zusammen 2023 einen Anteil der Fahrleistung von weniger als einem Prozent auf.

Anteile der Fahrleistungen nach Herkunftsländern im Zeitverlauf

(basierend auf mautpflichtiger Fahrleistung von Fahrzeugen mit mindestens 4 Achsen auf Autobahnen)

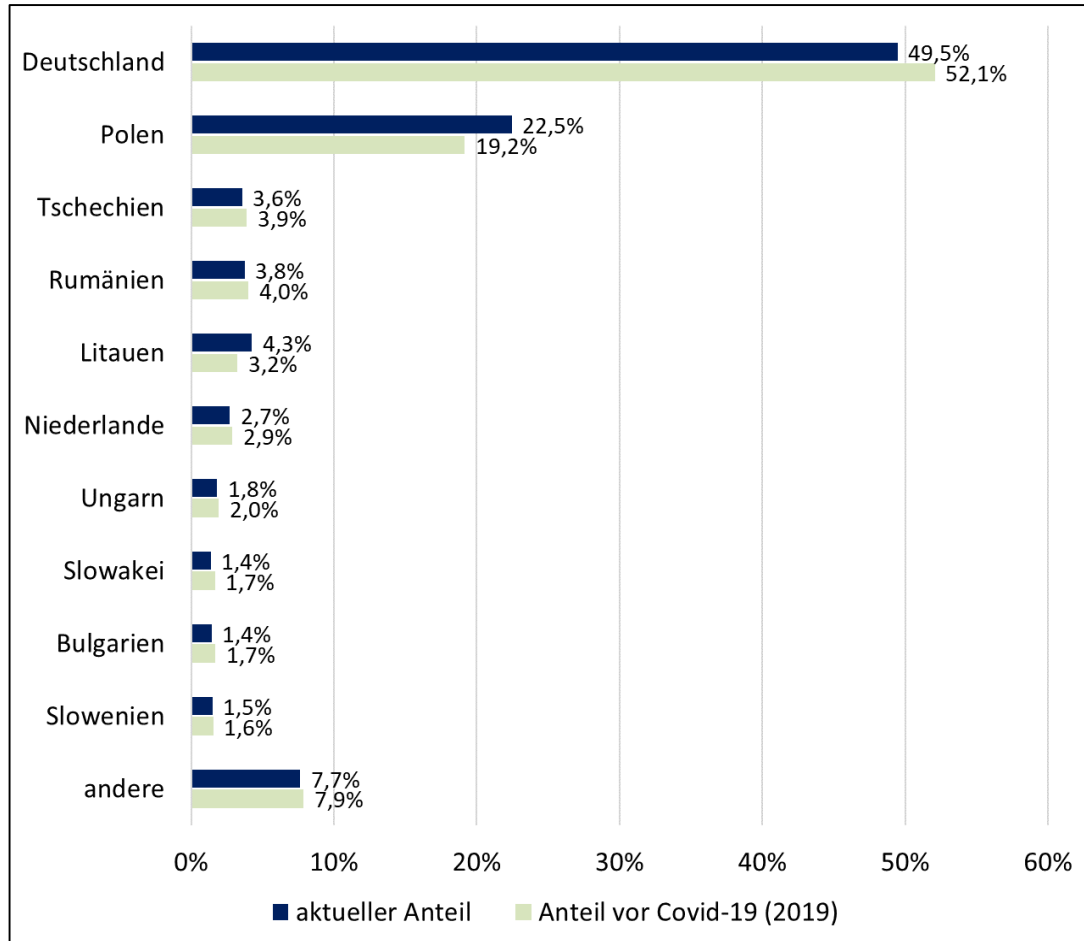


Anteile der Fahrleistung nach Herkunftsländern

- Der Anteil der Fahrleistung, die durch gebietsfremde Fahrzeuge erbracht wird, ist zum ersten Mal höher als der der gebietsansässigen Fahrzeuge. Betrachtet werden hier Fahrzeuge mit mindestens 4 Achsen, welche auf Bundesautobahnen unterwegs waren.
- Der Trend der zunehmenden Fahrleistungsanteile der gebietsfremden Fahrzeuge wird in den letzten Jahren nur durch einen leichten Rückgang im Jahr 2020 bedingt durch die Covid-19-Pandemie unterbrochen.
- Das Wachstum der gebietsfremden Anteile ist von 2022 auf 2023 mit 0,6 Prozentpunkten niedriger als im Jahr zuvor.

Anteile der Fahrleistungen nach Herkunftsländern im Jahr 2023

(basierend auf mautpflichtiger Fahrleistung von Fahrzeugen mit mindestens 4 Achsen auf Autobahnen)



Anteile der Fahrleistung nach Herkunftsländern

- Der Anteil der Fahrleistung der Gebietsansässigen im Jahr 2023 ist um rund 2,6 Prozentpunkte im Vergleich zum Jahr 2019 zurückgegangen.
- Der Anstieg der Anteile der Fahrleistung polnischer Fahrzeuge ist mit rund 3,3 Prozentpunkten am höchsten.
- Bis auf die Fahrleistungen aus Polen und Litauen sind die Anteile der gebietsfremden Fahrzeuge gegenüber 2019 marginal gesunken bzw. unverändert.

Vorjahresveränderung des Lkw-Maut-Fahrleistungsindex nach Bundesländern im Jahr 2023

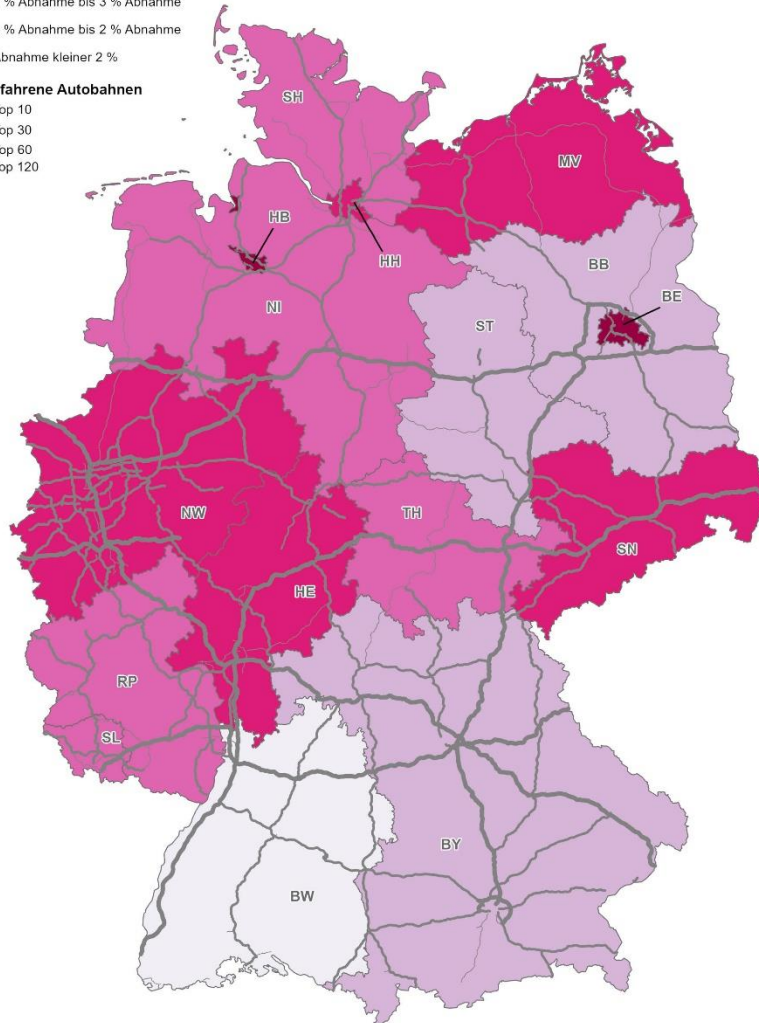
(mautpflichtige Fahrleistung von Fahrzeugen mit mindestens 4 Achsen auf Autobahnen; Basisjahr 2019 ; saison- und kalenderbereinigt)

Fahrleistungsindex

Veränderung 2023 zu 2022



Meistbefahrene Autobahnen

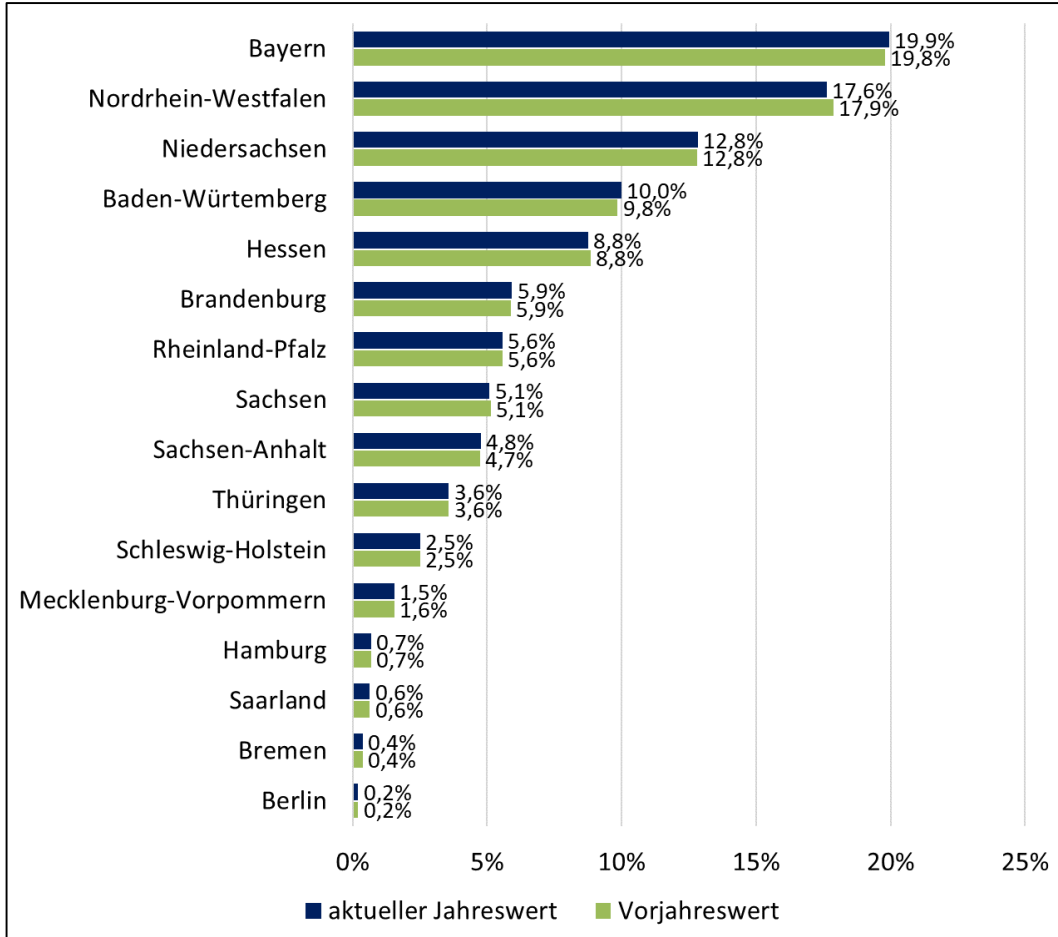


Entwicklung der Fahrleistung nach Bundesländern

- In allen Bundesländern ist eine Abnahme der Fahrleistung gegenüber 2022 zu verzeichnen.
- Die geringste Abnahme weisen die Bundesländer Baden-Württemberg mit 1,9 % und Brandenburg mit 2,1 % auf.
- Die übrigen Bundesländer liegen zwischen -3,0 % und -4,4 %.
- Die größten Rückgänge sind den Stadtstaaten Hamburg, Bremen und Berlin zwischen 4,7 % und 6,8 % zuzuordnen.

Durchschnittlicher Anteil der Fahrleistung nach Bundesländern im Jahr 2023

(basierend auf mautpflichtiger Fahrleistung von Fahrzeugen mit mindestens 4 Achsen auf Autobahnen)

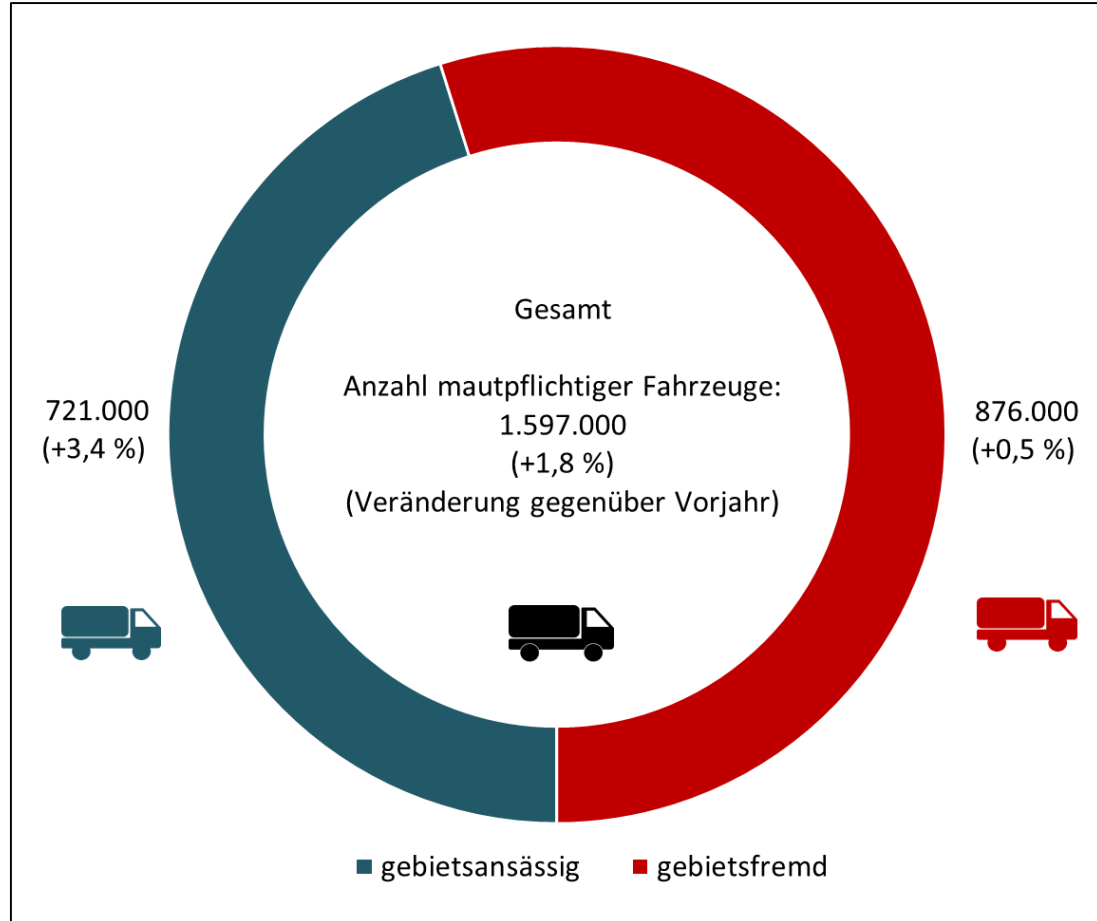


Anteile der Fahrleistung nach Bundesländern

- Bayern hat sowohl 2023 als auch im Vorjahr den höchsten Anteil an der Fahrleistung, gefolgt von Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen. Auf die drei Bundesländer entfallen rund 50 % der gesamten Fahrleistung.
- Die Mehrheit der Bundesländer weist keine oder nur eine marginale Veränderung von maximal 0,2 Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahr auf.
- Der Anteil der Fahrleistung, der auf Nordrhein-Westfalen entfällt, sinkt mit 0,3 Prozentpunkten am stärksten.

Anzahl mautpflichtiger Fahrzeuge in 2023

(basierend auf Anzahl mautpflichtiger Fahrzeuge, die im Berichtsmonat Autobahnen oder Bundesstraßen gefahren sind)

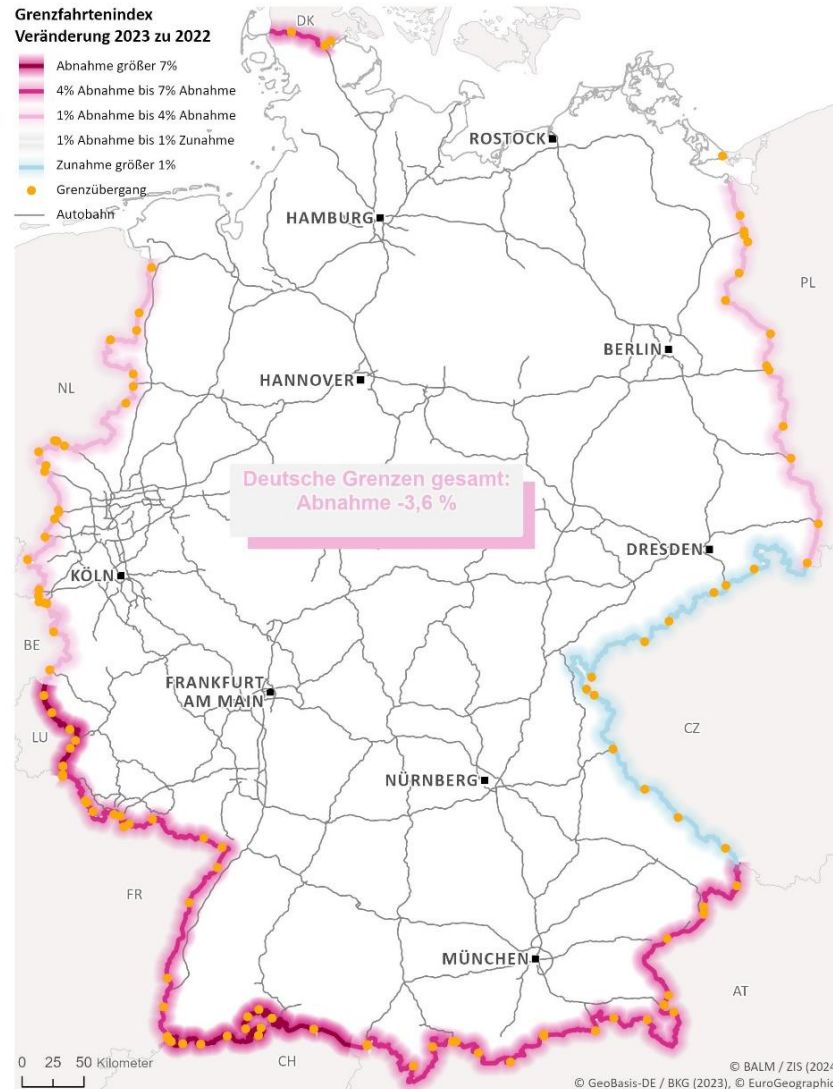


Anzahl mautpflichtiger Fahrzeuge

- Im Jahr 2023 sind rund 1,597 Millionen mautpflichtige Fahrzeuge auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen unterwegs. Dies entspricht einem Anstieg von 1,8 % gegenüber dem Vorjahr.
- Davon sind rund 721.000 Fahrzeuge (+3,4 % gegenüber Vorjahr) in Deutschland und rund 876.000 Fahrzeuge (+0,5 %) außerhalb Deutschlands zugelassen.

Vorjahresveränderung des Lkw-Maut-Grenzfahrtenindex im Jahr 2023

(mautpflichtige Ein- und Ausfahrten von Fahrzeugen auf Bundesfernstraßen; Basisjahr 2015 ; saison- und kalenderbereinigt)



Entwicklung des Grenzfahrtenindex

- Bei den Grenzfahrten über alle Grenzübergänge in Deutschland zeigt sich im Vorjahresvergleich ein Rückgang von 3,6 %.
- Der Grenzfahrtenindex ist im Vergleich zum Vorjahr bei fast allen Ländern gesunken. Die Ausnahme bildet Tschechien mit einer Steigerung von 2,3 %.
- Die anderen Grenzübergänge weisen einen Rückgang zwischen 3,5 % und 6,1 % auf.
- Die größten Rückgänge haben die Grenzen zu Dänemark (-6,4 %), Schweiz (-7,6 %) und Luxemburg (-8,4 %) zu verzeichnen.

Mautstatistiken und Mautverkehr KOMPAKT - Nutzendeninformation

Im Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) liegen vielfältige und anonymisierte Daten – wie zum Beispiel die Daten aus der Erhebung der Lkw-Maut – vor. Diese Daten sind für die Beantwortung verkehrsbezogener und im weiteren Sinne konjunktureller Fragestellungen von großem Interesse. Bereits seit dem Jahr 2008 veröffentlicht das BALM aufbereitete Zahlen aus den Mautdaten in der sogenannten „Mautstatistik“. Im Zuge gestiegener und unterschiedlicher Informationsbedarfe hat das BALM nun die Mautstatistik weiterentwickelt. Dahingehend erscheinen ab Juli 2022 unter dem Titel „Mautstatistiken“ die Produkte „Mautverkehr KOMPAKT“, „Mautdaten Tabellenwerk“ und „Mautdaten Bund“.

Das neu entwickelte Format „Mautverkehr KOMPAKT“ bildet den neusten Baustein der Mautstatistiken und wird seit Juli 2022 veröffentlicht. Mithilfe von Abbildungen und kurzen Stichpunkten werden prägnante und praxisrelevante verkehrliche Kernaussagen über den jeweils zurückliegenden Monat aus den komplexen Mautdaten herausgearbeitet. Das neue Format ist modular aufgebaut, um zukünftige Fragestellungen flexibel berücksichtigen zu können. Das Informationsangebot richtet sich insbesondere an Beteiligte des Transportgewerbes sowie an Presse und die interessierte Öffentlichkeit. „Mautverkehr KOMPAKT“ erscheint monatlich und in erweiterter Form jährlich. Die verwendeten Daten der Lkw-Maut-Indizes werden regelmäßig in Zusammenarbeit zwischen dem BALM, Statistischem Bundesamt und der Bundesbank erstellt und in der Datenbank [GENESIS-Online](#) (Tabellen 42191) bzw. auf der [Internetseite des Statistischen Bundesamtes](#) veröffentlicht.

Die seit 2008 unter der ehemaligen Bezeichnung „Mautstatistik“ veröffentlichten detaillierten Tabellen werden unter dem Namen „Mautdaten Tabellenwerk“ fortgeführt. Im Vergleich zu „Mautverkehr KOMPAKT“ sind die in den Kreuztabellen enthaltenen Informationen weniger stark verdichtet und richten sich an langjährige Nutzerinnen und Nutzer. Die Veröffentlichung erfolgt weiterhin monatlich und jährlich auf den Internetseiten des BALM.

Den letzten Baustein bilden die sogenannten „Mautdaten Bund“. Hier werden Mauteinnahmen sowie seit Jahresbeginn 2022 mautpflichtige Fahrleistungen und Abschnittsbefahrungen mit und ohne Tarifparameter für einzelne Abschnitte der Bundesfernstraßen veröffentlicht. Im Vergleich zu „Mautverkehr KOMPAKT“ und „Mautdaten Tabellenwerk“ sind diese Daten deutlich weniger stark verdichtet. Dadurch wird dem Adressatenkreis aus Expertinnen und Experten aus dem Forschungsbereich und Ingenieurbüros, die tiefgehende Daten benötigen, aber auch externen Anfragen mit Fragestellungen mit räumlichen Bezug ein verbessertes Angebot unterbreitet. Die Daten werden monatlich auf den Internetseiten des BALM ergänzt.

Methodische Hinweise

Die hohe Aktualität der monatlichen Indizes hat zur Folge, dass sich die Werte rückwirkend am aktuellen Rand geringfügig ändern können. Systembedingt können Daten aus dem automatischen Verfahren der Mauterhebung vereinzelt zeitverzögert in die den Auswertungen zugrundeliegende Datenbasis einfließen. Zudem sind durch Anpassungen im Verfahren der Kalender- und Saisonbereinigung im Nachgang marginale Änderungen der monatlichen Indizes möglich. Die Verfahren der Saisonbereinigung von Tagesdaten befinden sich noch in der Entwicklung und

werden als experimentell bezeichnet. Die Verfahren werden laufend angepasst und die Daten aktualisiert, sodass sich je nach Datenstand Abweichungen ergeben können.

Die Berechnung der Anzahl mautpflichtiger Fahrzeuge erfolgt durch die Erfassung der KFZ-Kennzeichen. Daher kann innerhalb eines Zeitraumes ein reales Fahrzeug mehrfach als ein Mautfahrzeug erfasst werden, wenn z. B. ein Kennzeichenwechsel durchgeführt wurde. Abweichend von den mautpflichtigen Fahrzeugen werden auch solche Fahrzeuge mitgezählt, deren Fahrten im Nachhinein erstattet wurden.

Weitere Hintergrundinformationen zu den Mautdaten und Lkw-Maut-Indizes finden Sie in den folgenden methodischen Erläuterungen und Publikationen:

- [Methodische Erläuterungen](#) zum Tabellenwerk in den Mautstatistiken
- [Digitale Prozessdaten aus der Lkw-Mauterhebung – neuer Baustein der amtlichen Konjunkturstatistiken](#) (Wissenschaftsmagazin WISTA 06/2018)
- [Täglicher Lkw-Maut-Fahrleistungsindex aus digitalen Prozessdaten der Lkw-Mauterhebung](#) (Wissenschaftsmagazin WISTA 04/2020)
- [Der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex für Bundesländer: ein neuer Konjunkturindikator für die regionale Industrieaktivität](#) (Wissenschaftsmagazin WISTA 01/2022)
- [Der neue Lkw-Maut-Grenzfahrtenindex](#) (Wissenschaftsmagazin WISTA 05/2022)

Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Logistik und Mobilität
Werderstraße 34
50672 Köln

Tel.: 0221-5776-0
Fax: 0221-5776-1777

Postfach 19 01 80
50498 Köln

E-Mail: poststelle@balm.bund.de
Internet: www.balm.bund.de

Stand: Februar 2024

Dieser Veröffentlichung ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesamtes für Logistik und Mobilität. Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

