



PRESSEMITTEILUNG

Pressestelle
Telefon +49 30 74077 2200
presse@toll-collect.de

Report Mautnetz und Lkw-Verkehr für das 2. Halbjahr 2021 erschienen

- Fahrleistungen im Vorjahresvergleich gestiegen
- Regionaler Fahrleistungsindex als Indikator für verkehrliche Entwicklung
- Sonderthema: Fahrbewegungen im Wochenverlauf

Berlin, 06. April 2022 – Toll Collect veröffentlicht heute den aktuellen Report Mautnetz und Lkw-Verkehr für das zweite Halbjahr 2021. Auf Basis anonymisierter Daten aus dem Lkw-Mautsystem hat Toll Collect die Entwicklung der Befahrungen des mautpflichtigen Straßennetzes durch Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen ab 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht in Deutschland analysiert. In diesem Report werden schwerpunktmäßig die Auswirkungen der beiden Pandemiejahre 2020 und 2021 verglichen. In einem weiteren Schwerpunkt wird die Wochenrhythmik des schweren Lkw-Verkehrs analysiert.

Entwicklung des mautpflichtigen Streckennetzes

Ende Dezember 2021 betrug die Länge des mautpflichtigen Straßennetzes 101.690 Kilometer (Summe aus beiden Fahrtrichtungen). Für die Erhebung der Lkw-Maut war das mautpflichtige Netz zu diesem Zeitpunkt in rd. 142.000 Tarifabschnitte unterteilt. Nur knapp vier Prozent davon sind Autobahnabschnitte, deren Länge durchschnittlich 4,6 Kilometer beträgt.

Entwicklung des Lkw-Verkehrs

Gegenüber 2020 stieg die Fahrleistung 2021 im Gesamtnetz von 40,3 Milliarden auf 41,8 Milliarden Kilometer. Dieser Anstieg ist mit den Effekten der Pandemie zu begründen, da sich das mautpflichtige Netz nicht wesentlich verändert hat.

Im zweiten Halbjahr 2021 betrug die Fahrleistung auf den mautpflichtigen Bundesfernstraßen rund 20,9 Milliarden Kilometer. Obwohl das Autobahnnetz nur rund ein Viertel des Mautnetzes ausmacht, generierte es mehr als vier Fünftel der Gesamtfahrleistung. Für den Berichtszeitraum bedeutet dies eine Fahrleistung von 17,1 Milliarden Autobahnkilometern.

Die meistbefahrenen Autobahnabschnitte liegen nach wie vor im Bereich der A2 um Hannover. Im Vergleich zu einem durchschnittlichen Autobahnabschnitt weisen sie ungefähr das Dreieinhalbfache an Befahrungen auf. Selbst unter den Top 10 befinden sich nur Abschnitte der A2.

Bei den Bundesstraßen hat sich das Bild verändert: Im Gegensatz zu 2020 gehören die Abschnitte der B10 bei Karlsruhe nicht mehr zu den Top Fünf. Neue Spitzenreiter sind die Abschnitte der B3 in Hamburg. Grund dafür ist eine Aufstufung der Köhlbrandquerung im Hamburger Hafen. Durchschnittlich befahren fast 5.000 Lkw pro Tag den unmittelbaren Zufahrtbereich der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof. Im Verhältnis zu einem durchschnittlich befahrenen Bundesstraßenabschnitt kommen die Top Fünf der B3 auf mehr als das 20-Fache.

Fahrleistungsindex nach Bundesländern

Das Bundesamt für Güterverkehr berechnet seit dem zweiten Halbjahr 2021 den sogenannten Lkw-Maut-Fahrleistungsindex differenziert nach Bundesländern. 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. Der Report stellt die Ergebnisse der Analyse des zweiten Halbjahres vor. In diesem Zusammenhang wurden auch die Verkehrsverlagerungen von der A61 zur A3 infolge der Flutkatastrophe deutlich.

Spezifische Fahrbewegungen im Wochenlauf

Als Sonderthema betrachtet der aktuelle Report die Wochenrhythmik von Befahrungen auf dem Autobahnnetz. Nach Ende des Fahrverbotes am Sonntagabend um 22.00 Uhr fließt an den grenznahen Autobahnabschnitten zu Polen und Tschechien mehr Lkw-Verkehr nach Deutschland hinein als in die Gegenrichtung. Dieses Ungleichgewicht ist auch montags und, bereits etwas abgeschwächt, dienstags zu beobachten. Ab Donnerstag und insbesondere an Freitagen und Samstagen herrscht reger Ausreiseverkehr, während der Schwerverkehr nach Deutschland als ruhig bezeichnet werden kann.

Datenschutz im Mautsystem

Das Bundesfernstraßenmautgesetz regelt die Verwendung von Daten sehr genau. Im Mittelpunkt steht die strikte Zweckbindung aller erhobenen Mautdaten. Sie dürfen ausschließlich für die Erhebung und Abrechnung der Maut, die Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht sowie in anonymisierter Form auch für Zwecke des Verkehrsmanagements und Geschäftsstatistiken verwendet werden. So basiert der vom Bundesamt für Güterverkehr entwickelte Lkw-Maut-Fahrleistungsindex auf den Daten, die im Lkw-Mautsystem generiert werden. Jede Übermittlung zu anderen Zwecken ist ausdrücklich untersagt. Die Daten sind beschlagnahmefest – keine Ermittlungsbehörde hat Zugriff, egal worum es sich handelt.

Datenschutz bei Toll Collect

Toll Collect selbst hat eine sehr wirksame interne Datenschutzorganisation. Daneben überprüfen sowohl das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) im Rahmen der Betreiberüberwachung als auch der Bundesbeauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit, dass die gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden.

Toll Collect hat für das „Datenschutzgerechte Löschen von personenbezogenen Daten“ ein Konzept umgesetzt, das den Anforderungen der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) entspricht. Dieses Konzept ist durch das Deutsche Institut für Normung (DIN) zum Standard DIN 66 398 erklärt worden und damit beispielgebend für Löschkonzepte in der deutschen Wirtschaft.

Über Toll Collect

Toll Collect ist ein bundeseigenes Unternehmen, dessen Hauptaufgabe die Erhebung und Abrechnung der Lkw-Maut in Deutschland ist. Rund 640 Mitarbeitende sorgen dafür, dass jährlich mehr als sieben Milliarden Euro an den Verkehrshaushalt übergeben werden. Das Mautsystem als Instrument der Nutzerfinanzierung leistet seit 2005 nicht nur einen signifikanten Beitrag zur Instandhaltung und zum Ausbau der Straßeninfrastruktur und zum Umweltschutz. Es erzeugt auch wertvolle Daten, die Schlussfolgerungen für die Entwicklung der Volkswirtschaft zulassen. Unter strikter Einhaltung des Datenschutzes werden dafür ausschließlich anonymisierte Daten ausgewertet.

Weitere Informationen unter www.toll-collect.de