

## Entwicklung der Fahrleistungen mautpflichtiger Nutzfahrzeuge 2017/2018 nach Schadstoffklassen

Auf den Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen, letztere seit 01.07.2018) wird von Lkw ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht eine fahrleistungsabhängige Maut erhoben. Die Maut ist nach der Anzahl der Achsen und der Schadstoffklasse der Zugeinheiten differenziert. Mautpflichtig sind sowohl im Inland als auch im Ausland zugelassene Lkw. Das Bundesamt für Güterverkehr erhält auf der Rechtsgrundlage des Autobahnmautgesetzes Mauterhebungsdaten des Mautsystembetreibers. Diese werden differenziert nach

- Anzahl der Fahrten
- Mautpflichtigen Fahrleistungen
- Inländischen bzw. ausländischen Lkw
- Schadstoffklassen
- Achsklassen (Anzahl Achsen)

ausgewertet und in Jahresberichten und Monatsberichten für die Öffentlichkeit bereitgestellt (siehe: [www.bag.bund.de/DE/Navigation/Verkehrsaufgaben/Statistik/Mautstatistik/mautstatistik\\_node.html](http://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Verkehrsaufgaben/Statistik/Mautstatistik/mautstatistik_node.html)). Dort sind die Auswertungen in Form von Jahresberichten und Monatsberichten herunterladbar.

Die zeitliche Entwicklung des Verkehrsaufkommens (Verkehrsmenge/Jahr) auf Streckenabschnitten des mautpflichtigen Bundesfernstraßennetzes ist proportional zu den o.g. Fahrleistungen. Es kann außerdem davon ausgegangen werden, dass die Zusammensetzung des mautpflichtigen Lkw-Verkehrs auf den Streckenabschnitten nach Achszahlen und Schadstoffklassen weitestgehend den Werten entspricht, die sich aus der Mautstatistik des BAG ergeben. Daher kann die BAG-Mautstatistik für die Abschätzung der Zusammensetzung des Lkw-Verkehrs nach Schadstoffklassen auf der Bundesstraße B1 in der Ortsdurchfahrt Dortmund herangezogen werden.

Für die folgende Auswertung wurden der Jahresbericht 2016/2017 und der Monatsbericht Oktober 2018 herangezogen. Der Jahresbericht 2018 liegt zzt. (d.h. Mitte März 2019) noch nicht veröffentlicht vor. Die unten stehende Abbildung zeigt die Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen deutscher und ausländischer Lkw nach zusammengefassten Schadstoffgruppen S1 bis S4, S5 und EEV sowie S6, jeweils für das Jahr 2017 (grün) und Oktober 2018 (blau).

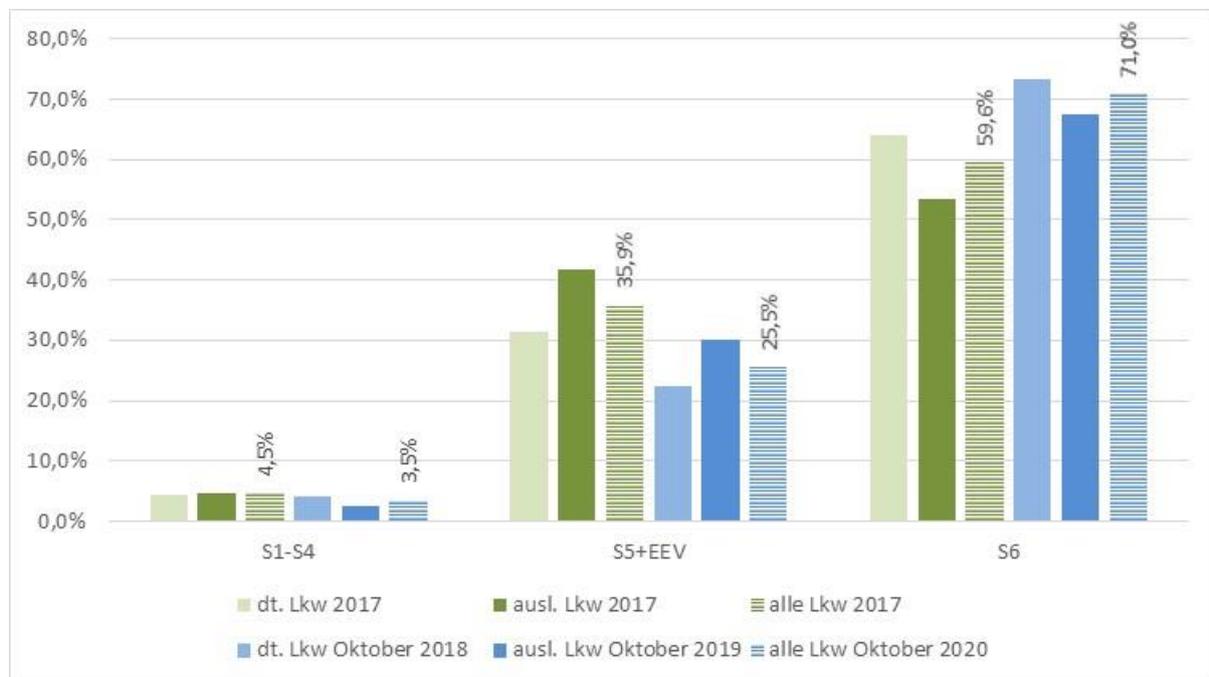
Die Diagrammsäulen, die mit Zahlenwerten versehen sind, geben an, welche Fahrleistungsanteile insgesamt in den Schadstoffklassen erbracht wurden (Summe dt. und ausl. Lkw). Von 2017 (Jahreswert) bis Oktober 2018 sanken die mautpflichtigen Fahrleistungen, die mit Fahrzeugen der Schadstoffklassen S1 – S4 erbracht wurden, von 4,5% auf 3,5% der mautpflichtigen Gesamtfahrleistung. Genauso sanken die Gesamtfahrleistungen in der Gruppe S5 + EEV, während bei Lkw der Schadstoffklasse S6 ein Anstieg von 59,6% auf 71% zu verzeichnen war.

Ausländische Lkw erbrachten 2017 noch deutlich höhere anteilige Fahrleistungen als deutsche Lkw in den Schadstoffklassen S5 + EEV. Bis Oktober 2018 hat sich dieser Unterschied aber verringert. Für die nahe Zukunft ist eine Angleichung der Fahrleistungsanteile je Schadstoffklasse bei deutschen und ausländischen Lkw zu erwarten. Dies lässt sich folgendermaßen erklären:

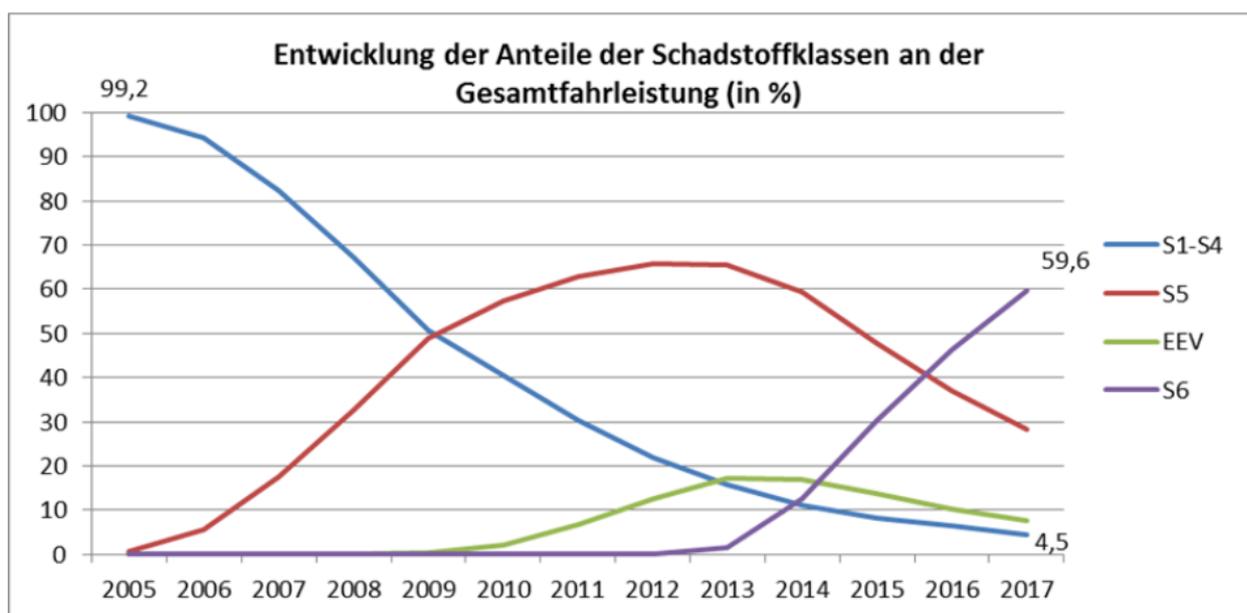
Die höchsten Fahrleistungen werden im Lkw-Fernverkehr erbracht, der sich stark auf das mautpflichtige Straßennetz konzentriert. Ausländische und deutsche Lkw unterliegen hier denselben Mautregeln, die sich wegen der sog. Mautspreizung (Malus für schadstoffintensive Fahrzeuge) fördernd auf eine schnelle Modernisierung der Fahrzeugflotten auswirken. Außerdem stoßen deutsche Fuhrunternehmen, die im Regional- und Fernverkehr tätig sind, ihre Lkw nach 5 bis 6 Jahren und Gesamtfahrleistungen von ca. 1Mio km ab. Als Gebrauchtfahrzeuge gehen sie z.T. in den osteuropäischen Markt, sodass sich dieser zeitversetzt ebenfalls zügig modernisiert. Für diejenigen ausländischen Fuhrunternehmer, die regelmäßig große Fahrweiten auf Bundesfernstraßen zurücklegen, lohnt es sich wegen der Mautspreizung nicht mehr, ggf. günstiger zu erwerbende S5- oder EEV-Fahrzeuge in Deutschland einzusetzen. Damit wirkt die Lkw-Maut insb. fördernd auf die Modernisierung der ausländischen Flotten, die 2017 42,6% aller mautpflichtigen Fahrleistungen erbrachten (dt. Lkw: 57,4%). (Im Monat Oktober 2018 lagen die Anteile dt. Lkw an der Gesamtfahrleistung etwas höher (59,8%). Dafür verantwortlich ist wahrscheinlich die zwischenzeitliche Auswertung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen und ggf. zusätzlich saisonale Effekte).

Bezogen auf die B1-Ortsdurchfahrt kann von einer sehr ähnlichen Verteilung der Fahrleistungen ausgegangen werden. Die Zusammensetzung nach Quell- und Ziel-Verkehr einerseits und Durchgangsverkehr andererseits ist dafür unerheblich. Die von der Maut und dem Dortmunder Lkw-Nachfahrverbot betroffenen

Lkw liegen im Segment über 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht und nutzen selbst bei überwiegendem Einsatz im Regionalverkehr auf wesentlichen Teilen ihrer Fahrten mautpflichtige Straßen, sodass der Einsatz von Lkw der Schadstoffklasse S6 im gewerblichen Güterkraftverkehr wirtschaftlicher ist. Lediglich kleine Teile des Werkverkehrs und Baustellen- sowie Handwerkerfahrzeuge könnten noch in höherem Maße den Klassen S1 bis S4 zuzuordnen sein. Sie fallen als Quell- und Zielverkehr allerdings nicht unter die Regelung des bestehenden Lkw-Fahrverbotes und bewegen sich meist tagsüber.



Zusammenfassend kann daraus abgeleitet werden, dass die Beschränkung von Lkw-Fahrverboten auf Fahrzeuge der Schadstoffklassen S1 bis S4 hinsichtlich einer erwünschten Emissionsminderung auf der B1 mit Sicherheit unwirksam ist. Breits in wenigen Jahren gilt dies auch für Maßnahmen gegen Fahrzeuge der Schadstoffklassen S5 und EEV. Dies zeigt der starke Rückgang der Fahrleistungen dieser Fahrzeuge zwischen 2017 (35,9%) und Oktober 2018 (25,5%). Die langjährige Mautstatistik des BAG bestätigt rückblickend diesen Trend (vgl. Abbildung unten), Quelle: BAG 2017).



**Verwendete Quellen:**

Bundesamt für Güterverkehr (2017): Mautstatistik, Jahrestabellen 2017. Köln

Bundesamt für Güterverkehr (2017): Mautstatistik, Monatstabellen Oktober 2018. Köln