

# ACHTUNG, MAUTERHÖHUNG!

Der Konjunkturmotor stottert, die Industrie und der private Konsum erholen sich langsamer als gedacht. Die führenden deutschen Wirtschaftsinstitute rechnen für 2023 mit einem Rückgang des Brutto-Inlandsprodukts um 0,6 Prozent. Erschwerend hinzu kommt für Speditionen sowie Transport- und Logistikdienstleister ein beispielloser Kostendruck: Sie müssen heute deutlich mehr für Lkw, Trailer, Ersatzteile oder Wartung bezahlen. Die Energiekosten sind stark gestiegen, die Personalkosten aufgrund des Fachkräftemangels ebenso.

**1. Dezember 2023: Start der erhöhten CO<sub>2</sub>-Maut**

**1. Juli 2024: Start der Maut für Lkw ab 3,5 t**

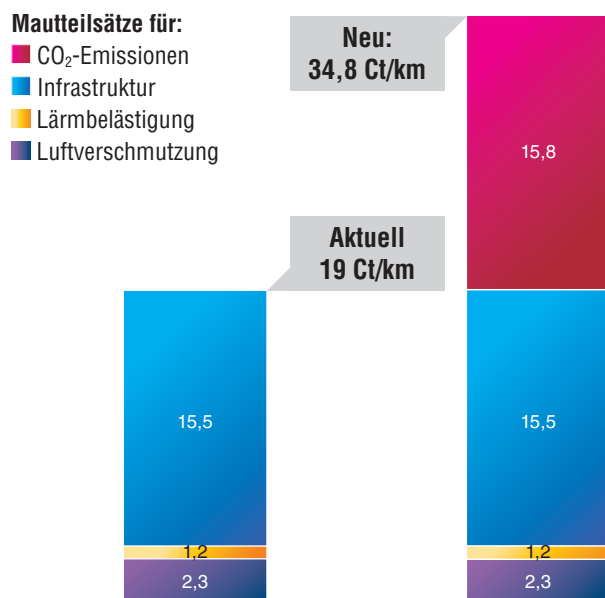
In dieser angespannten Situation steht der Branche eine signifikante Mauterhöhung ins Haus. Die Bundesregierung setzt damit die Vorgaben aus der Eurovignetten-Richtlinie um und differenziert die Mautsätze nach dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Fahrzeuge. Dabei legt die Ampelregierung mit 200 Euro pro Tonne den höchstmöglichen Satz zugrunde – es ist der weltweit höchste CO<sub>2</sub>-Preis! Die Transport- und Logistikbranche bekennt sich zum Klimaschutz und sieht die CO<sub>2</sub>-Maut generell als Anreiz, auf klimaschonende Nutzfahrzeuge umzusteigen. Das Problem nur: Es stehen weder die für eine Antriebswende erforderlichen Null-Emissions-Lkw in ausreichender Zahl zur Verfügung, noch die nötige Ladeinfrastruktur oder



Netzkapazität. Und es ist ungewiss, ob es künftig ausreichende Fördermittel für einen Umstieg gibt, die unabdingbar sind: Batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Lkw sind in der Anschaffung dreis- bis fünfmal so teuer wie Diesel-Lkw.

Flottenbetreiber zahlen seit 2021 bereits einen CO<sub>2</sub>-Preis auf fossile Kraftstoffe. Mit der CO<sub>2</sub>-Maut werden sie doppelt belastet, was die Ampel in ihrem Koalitionsvertrag explizit ausgeschlossen hatte. Spediteure werden erneut zum Steuereintreiber des Staates. Sie müssen die Mautkosten vollumfänglich an ihre Kunden weitergeben, auch für die unvermeidbaren Leerkilometer. Ihnen bleibt angesichts knapper Margen keine andere Wahl, andernfalls würden sie in ihrer Existenz bedroht. Die Wirtschaft wird damit um jährlich knapp acht Milliarden Euro zusätzlich belastet.

## Euro-6-Lkw im Fernverkehr: plus 83 Prozent Maut



Quelle: BMDV

**7,62**  
Milliarden Euro  
an Mehreinnahmen  
beschert die  
Mauterhöhung  
dem Staat jährlich.

# NOCH FEHLEN MAUTFREIE ALTERNATIVEN

Adieu Diesel, willkommen Null-Emissions-Lkw: Die Transport- und Logistikbranche würde gerne auf alternativ angetriebene Fahrzeuge umsteigen. Die im Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg (VSL) organisierten Unternehmen beispielsweise haben sich dem Bündnis Flottenumstellung angeschlossen und wollen bis 2030 jedes zweite leichte und mittelschwere Nutzfahrzeug CO<sub>2</sub>-neutral betreiben. Das ist ein anspruchsvolles, aber realistisches Ziel. Deutlich schwieriger stellt sich die Situation im Fernverkehr dar, also bei schweren Lkw. Auf sie entfällt das Gros der

mautpflichtigen Kilometer. Deutschlandweit sind laut Kraftfahrt-Bundesamt knapp 600.000 Lkw über zwölf Tonnen zugelassen. Rund 70 Prozent davon erfüllen die aktuell modernste Euro-6-Norm. Das zeigt, dass Flottenbetreiber bestrebt sind, in die saubersten Technologien zu investieren. Für den nächsten großen Schritt, den Umstieg auf Elektro- und Wasserstoff-Lkw, aber braucht es Zeit. Erst müssen diese Fahrzeuge in ausreichender Zahl auf den Markt kommen und eine entsprechende Tank- und Ladeinfrastruktur aufgebaut werden.

**Elektro-Lkw (BEV):** Die ersten mittelschweren und schweren BEV wie dieser Volvo FH Electric sind bereits auf der Straße. Noch fällt ihr Anteil am Gesamt-Lkw-Bestand mit 0,47 Prozent aber nicht ins Gewicht. Auf Fahrzeuge der hiesigen Hersteller Daimler Truck, MAN und Iveco müssen Flottenkunden noch warten: Daimler Truck wird den eActros 600 erst Ende 2024 in Serie produzieren. Er kommt mit vollen Akkus auf eine Reichweite von 500 Kilometern. MAN hat angekündigt, die Produktion für den eTruck 2025 hochzufahren. Zu Beginn ist eher mit kleineren, dreistelligen Stückzahlen zu rechnen.



**Wasserstoff-Lkw (FCEV):** Erst ab Mitte bis Ende des Jahrzehnts werden schwere Lkw mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb verfügbar sein. Beim Gen H2 Truck von Daimler Truck handelt es sich um einen Prototyp, den die Ingenieure zurzeit noch auf Herz und Nieren testen. Lkw mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor könnten eine Alternative sein – doch auch sie befinden sich noch in der Entwicklung. Mit größeren Stückzahlen bei H<sub>2</sub>-Lkw ist erst zu rechnen, wenn eine Tankinfrastruktur aufgebaut und die Kostenparität gegeben ist. Aktuell kostet das Kilo H<sub>2</sub> etwa 13 Euro.

## GERINGE STÜCKZAHLEN

Noch fällt der Anteil der mittleren und schweren Elektro- und Wasserstoff-Lkw am Gesamt-Lkw-Bestand nicht ins Gewicht. Das sind die aktuellen Zahlen laut der bundeseigenen NOW GmbH (Stand April 2023).

**Batterie-  
elektrischer  
Antrieb**

**3.633 Fahrzeuge**

**0,47%**

**Brennstoff-  
zelle**

**11 Fahrzeuge**

**0%**

**Plug-in-  
Hybrid**

**9 Fahrzeuge**

**0%**

Quelle: NOW GmbH

# DIE SCHIENE KANN ES NICHT LEISTEN

Wer Güterverkehre auf die Schiene verlagert, entlastet die Straße, schont das Klima, die Arbeitszeit seiner Fahrer und erhöht gegebenenfalls noch die Produktivität seiner Lkw. Es gibt gute Gründe, die für die Bahn sprechen. Die Zahlen zum Transportaufkommen aus dem Jahr 2022 (Mittelfristprognose des Bundesverkehrsministeriums) zeigen jedoch, dass die Schiene nur einen kleinen Teil der Last schultert und die Straße der Lastenträger Nummer eins bleibt.

Erheblich erschwert wird eine Verlagerung von Gütern auf die Schiene auch durch die aktuell hohe Zahl an Baustellen. Darunter leiden die Qualität und Pünktlichkeit. Von 2024 bis 2030 wird sich diese Situation voraussichtlich noch verschärfen, weil in dieser Zeit die hochbelasteten Korridore auf dem Schienennetz saniert werden sollen. Die Bauarbeiten sind mit Vollsperrungen verbunden und werden Auswirkungen aufs gesamte Netz haben.

## Straße schultert den Löwenanteil

Anteil der Verkehrsträger am Transportaufkommen in Deutschland



Quelle: BMDV-Mittelfristprognose 2022

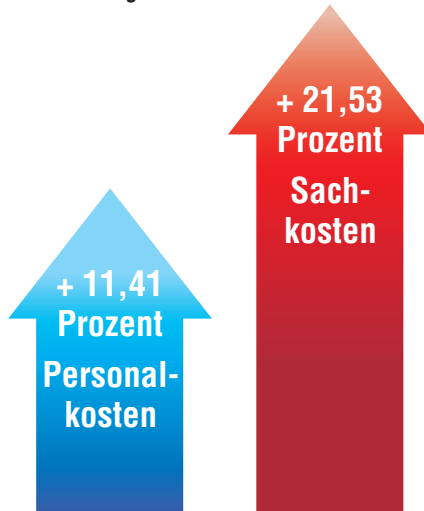
## LOGISTIK ÄCHZT UNTER DEN LASTEN

Die Lkw-Maut ist für Flottenbetreiber ein erheblicher Kostenblock. Bei einer Fernverkehrs-Tour von Stuttgart nach Hamburg fallen bei 700 Autobahnkilometern 133 Euro Maut an, künftig sind es 243,5 Euro! Damit werden Transporte deutlich teurer. Je größer die Sendung, desto höher der Effekt: Für Teil- und Komplettladungen bedeutet dies einen Kostenschub um etwa zwölf Prozent.

Unternehmen im gewerblichen Güterkraftverkehr – ob Transportdienstleister oder Speditionen im Selbsteintritt – operieren mit niedrigen Margen. Sie können die zusätzlichen Mautkosten nicht absorbieren, sondern müssen sie ihren Kunden vollumfänglich weiterreichen. Das umfasst die Maut auf Lastkilometer, aber auch die Maut auf unvermeidbare Leerkilometer. Es gibt Spezialverkehre, für die keine Rückladungen infrage kommen – etwa Baustel-

### Unter Druck

Veränderungen der Kostenarten



Zweistellige Zuwächse: Diese Steigerungen ergeben sich nach aktuellen DSLV-Erhebungen im 1. Halbjahr 2023 gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

lenverkehre oder Chemietransporte. Jede Anfahrt auf Bundesfernstraßen zur Laderampe bedeutet mautpflichtige Leerkilometer. Spediteure müssen ihren Auftraggebern auch diese berechnen. Sie sind die Steuereintreiber des Staates – eine Rolle, die sie sich nicht ausgesucht haben.

Die zusätzlichen Kosten kommen zur Unzeit: Logistikunternehmen ächzen auch ohne die Maut unter einer erheblichen Kostenlast. Unter anderem hat der Fachkräftemangel seinen Preis: Qualifizierte Beschäftigte wollen gut bezahlt werden, die Folge ist eine Steigerung der Personalkosten um 11,41 Prozent, wie aus einer DSLV-Erhebung hervorgeht. Vor allem IT/Digitalisierungs- und Versicherungskosten haben zu einem Sprung bei den Sachkosten um mehr als ein Fünftel geführt. Die gestiegenen Kosten für die Kapitalbeschaffung haben die Situation weiter erschwert.



# TOP-MITARBEITER UND LADERAUM SICHERN

Transport- und Logistikunternehmen setzen qualifizierte Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen für eine Vielzahl an anspruchsvollen Aufgaben ein. Wer den Lkw zu den Rampen der Verloader steuert, ist technisch

versiert, Profi im Umgang mit der Ladungssicherung und vieles mehr. Er ist das Gesicht zum Kunden – und damit die Visitenkarte. Deutschlandweit fehlen laut einer Studie rund 70.000 Lkw-Fahrer und -Fahrerinnen, entsprechend wichtig sind Qualifizierung und Ausbildung. Die Branchenunternehmen werden sich hier weiter aktiv engagieren, was sie aber finanziell stark fordert.

Laderaum und moderne sowie schadstoffarme Lkw vorzuhalten, hat ebenfalls seinen Preis. Wer eigene Fahrzeuge unterhält, gibt Kunden damit

ein Qualitäts- und Leistungsversprechen ab, dass ihre hochwertige Ware mit angestellten Fahrern und Fahrerinnen in eigenen Lkw sicher und verantwortungsbewusst ans Ziel gebracht wird. Wer Laderaum vorhält, investiert im Rahmen der Flottenerneuerung



dauerhaft in seinen Fuhrpark. Speditionen benötigen den finanziellen Spielraum, um diese Investitionen weiterhin schultern zu können – erst recht mit Blick auf die angestrebte Antriebswende, wenn statt eines modernen Diesels ein erheblich kostspieligerer Elektro- oder Wasserstoff-Lkw angeschafft wird.

## Die Branche

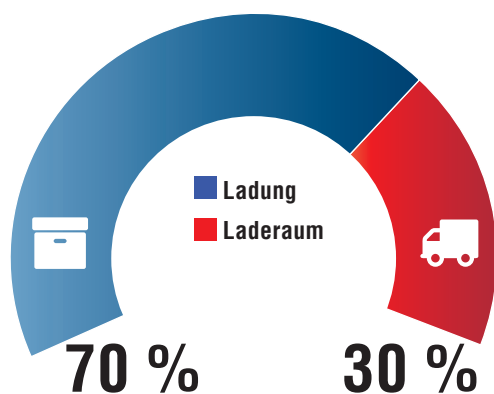
Die Logistikbranche ist nach Automobilindustrie und Handel die drittstärkste in Deutschland. Sie hält die Wirtschaft am Laufen und sichert die Versorgung der Bevölkerung – was vielen in der Corona-Pandemie erst bewusst wurde. Sie steht für 3,3 Millionen Beschäftigte und einen Branchenumsatz von 319 Milliarden Euro (Zahlen von Fraunhofer Supply Chain Services für 2022).

## Inflationstreiber



Die Maut heizt die Inflation weiter an. In einer mittelständischen Spedition macht die Maut bis zu 20 Prozent der Gesamtkosten aus. Die Auswirkungen auf andere Branchen sind unterschiedlich: Prognosen zufolge wird ein Kasten Mineralwasser um 50 Cent teurer, das Einfamilienhaus sogar um 3.000 Euro. Generell gilt: Je niedriger der Warenwert, desto stärker schlagen die erhöhten Transportkosten zu Buche.

## Knapper Laderaum



Quelle: Timocom-Transportbarometer, Stand Anfang Oktober 2023

### Ungleichgewicht:

Laderaum bleibt weiter knapp, wie das aktuelle Transportbarometer zeigt. Unternehmen, die Laderaum vorhalten, investieren dauerhaft in ihre Fuhrparks und müssen sich diese Investitionen auch weiterhin leisten können.

Vermeehrt mobilisieren die Branchenunternehmen Investitionen aber auch für ihre digitale Infrastruktur – um ihre Datenqualität, Prozesse sowie Lieferketten-Transparenz zu erhöhen und um entsprechend schnell und proaktiv in Echtzeit Auskunft geben zu können. Verladende Unternehmen profitieren davon, können sie doch besser planen, effizienter agieren und sich einen Wettbewerbsvorsprung sichern.

Herausgeber:

DSLVB Bundesverband Spedition und Logistik  
Friedrichstraße 155-156, Unter den Linden 24, 10117 Berlin

Telefon: +49 (0) 30/4 05 02 28-0

E-Mail: [info@dslv.spediteure.de](mailto:info@dslv.spediteure.de)

Bilder: [stock.adobe.com-littlewolf1989](https://stock.adobe.com/littlewolf1989), Daimler Truck, [imago images/Jochen Tack](https://www.imago-images.com/), Andreas Techel