

Pressemitteilung

Auswirkungen des Dritten Mautänderungsgesetzes auf die Systemlogistik

Sprunghafter Anstieg der Mautkosten im Stückgutgeschäft

Berlin, 30. Oktober. Um durchschnittlich 81 Prozent werden die sendungsbezogenen Kosten der Lkw-Maut in der Stückgutlogistik bereits ab 1. Dezember 2023 steigen. Dies geht aus einer vom DSLV Bundesverband Spedition und Logistik in Auftrag gegebenen Untersuchung zu den Auswirkungen der jetzt beschlossenen Mautgesetzgebung auf die Stückgut- und Systemlogistik hervor. Mit der letzten, noch nicht einmal zehn Monate zurückliegenden Anhebung der Mautsätze zum 1. Januar 2023 ergibt sich sogar ein kumulierter Anstieg der Mautkosten bei den Systemverkehren um durchschnittlich 93 Prozent. Dabei steigen die bei den Sammelgutspeditionen zum Jahresende anfallenden Mautkosten in Spitzen sogar um über 100 Prozent. Die große Varianz ist vor allem abhängig von den Depotstandorten, dem Anteil mautpflichtiger Strecken bei den Nahverkehrstouren und von den in den jeweiligen Netzwerken eingesetzten Fahrzeuggrößen.

Mit modernsten EURO VI-Fahrzeugen führen die Systemlogistiker heute Sammeltransporte (consolidated cargo) zwischen den Stückgut-Verteilzentren und Depots im Fernverkehr durch. Auch für diese technisch ausgereiften Langstrecken-Flotten steigen die Mautkosten im Lkw-Hauptlauf zum Jahresende an. „Ein schneller Umstieg auf Zero Emission Vehicle im Fernverkehr ist dringlicher denn je, aber immer noch illusorisch“, mahnt DSLV-Hauptgeschäftsführer Frank Huster angesichts steigender Kosten und nicht rückläufiger CO₂-Emissionen. Allerdings: „Es fehlt der Strom. Es fehlen die Power Charger. Es fehlen die Flächen. Und jetzt fehlt auch noch die Perspektive für verlässliche staatliche Anschaffungsförderungen, die Grundlage für Investitionen der überwiegend mittelständisch strukturierten Stückgutkooperationen in die drei- bis fünfmal so teuren emissionsfreien Fahrzeugalternativen sind“, kritisiert Huster mit Blick auf die drohende drastische Absenkung der Haushaltsmittel für das KsNI-Förderprogramm.

Pressekontakt:

Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-12
Telefax: +49 (0) 30 40 50 228-88
E-Mail: Presse@dslv.spediteure.de

www.dslv.org
[linkedin.com/company/spediteure](https://www.linkedin.com/company/spediteure)

Aus dem jetzt verabschiedeten Dritten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften ergeben sich auch spürbare Kostensprünge im Nah- und Verteilerverkehr. „Aufgrund seiner geringeren Radian ist der Nahverkehr geradezu prädestiniert für die Elektromobilität“, erläutert Huster und schränkt gleichzeitig ein: „Auch hier Fehlanzeige beim schnellen Antriebswechsel. Durch den schleppenden Ausbau grundlastfähiger Stromnetze zu den Stückgut-Verteilzentren und Depots, begleitet von einem realitätsfernen KsNI-Förderprogramm kommen viele Unternehmen selbst im Verteilerverkehr über eine elektro-mobile Pilotphase nicht hinaus. Und damit bleiben sie in der Mautkostenfalle stecken.“

Eine Nahverkehrstour mit einer Länge von durchschnittlich 200 km wird heute bereits zu 82,6 Prozent auf mautpflichtigen Straßen durchgeführt. Huster: „Damit sind Mautausweichverkehre pure Theorie.“ Ab Dezember entfallen 42 Prozent der Gesamtmautkosten einer Durchschnittssendung in der Stückgutlogistik auf den regionalen Verteilerverkehr. Durch eine Änderung der Bemessungsgröße im Mautgesetz von „höchstzulässigem Gesamtgewicht“ in „technisch zulässige Gesamtmasse“ wird der Kreis der mautpflichtigen Nahverkehrsfahrzeuge zum 1. Dezember 2023 noch größer: bislang auf 7,49 Tonnen „abgelastete“ Fahrzeuge werden zum 1. Dezember 2023 als 7,5 Tonnen-Fahrzeuge klassifiziert – und auch 11,99-Tonner springen in die nächsthöhere und damit teurere Mautklasse.

Und der nächste Kostenschub steht schon fest: ab 1. Juli 2024 müssen auch die kleinsten Zustellfahrzeuge ab 3,5 Tonnen technisch zulässiger Gesamtmasse die Lkw-Maut entrichten. In der zweiten Hälfte des kommenden Jahres wird der durchschnittliche prozentuale Kostenzuwachs der Lkw-Maut dadurch von 81 auf 88 Prozent je Sendung springen.

An der [Mautkostenanalyse](#) haben sich zwölf Stückgutnetzwerke mit 42 Depot-Standorten in sämtlichen Regionen Deutschlands beteiligt. Hierfür hat das vom DSLVL beauftragte Beratungsunternehmen FORLOGIC die Daten von 2.160 Fahrzeugen und Tourenprofilen sowie 230.000 Sendungen ausgewertet. Ziel der Studie ist, Transparenz über die betrieblichen Mautkostenstrukturen und -höhen in den Systemnetzen herzustellen. Die Mautkosten sind nur ein Teil der Abwicklungskosten einer Stückgutsendung. Auch die Personal-, Sach- und Energiekosten befinden sich im anhaltenden Steigflug. Über die Gesamtkostenentwicklung des laufenden Halbjahres 2023 (dann noch ohne die gestiegenen Mautsätze) berichtet die kommende Publikation des DSLVL-Kostenindex Sammelgutverkehr im Frühjahr 2024.

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 135 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2022). Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über größere, inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen Lkw-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten. Der DSLV ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.