

## LKW-Maut: Alarmsignal für den Mittelstand

### Kernforderungen des Mittelstands

- Transporte 24/7 ermöglichen
- Transportgenehmigungen beschleunigen
- Höheres Transportvolumen mit weniger Verkehr
- Abschreibung für Lager- und Sicherheitsbestände beschleunigen
- Instandsetzung und -haltung der Infrastruktur
- Förderung zur Dekarbonisierung des Transports dauerhaft sicherstellen
- Adäquate Entlastung an anderer Stelle, wenn CO<sub>2</sub>-Doppelbelastung nicht vermieden wird

### Allgemeines

Seit 1. Dezember 2023 fällt pro Tonne CO<sub>2</sub>, die ein LKW ausstößt, eine erhöhte Maut an. Dieser Kostenanstieg trifft zuerst die Unternehmen und in der Folge die Verbraucher. Dabei handelt es sich nicht um eine Steuererhöhung, die Wirkung ist aber vergleichbar. Die Kommission Logistik und Mobilität hat sich diesem Sachverhalt angenommen, um über die Folgen der Mauterhöhung aufzuklären und Wege aufzuzeigen, die erhöhte Belastung der Logistikbranche zu reduzieren.

### Der Mittelstand ist gefordert, die Risiken der LKW-Maut für das eigene Kerngeschäft zu minimieren:

Die Maut bedeutet für die Spediteure steigende Produktionskosten. Um keine Verluste zu realisieren, müssen Mehrkosten durch die Lieferkette weitergegeben werden. In Deutschland entfallen drei Viertel der Beförderungsleistung im Güterverkehr auf LKW<sup>1</sup>. So hat die Mauterhöhung Auswirkungen auf den Produktpreis der Verbraucher. Im Ergebnis werden für einen Vier-Personen-Haushalt jährliche Mehrkosten von 350 bis 400 Euro erwartet<sup>2</sup>.

Steigende Verbraucherpreise drohen die Nachfrage zu schwächen. Tritt dies ein, könnte sich die Rezession verfestigen. Außerdem setzt es die Logistikbranche massiv unter Druck: Bricht die Nachfrage nach Transporten ein, verzeichnen die Spediteure weniger Aufträge. Je länger dieser Zustand anhält, desto eher werden Spediteure Kapazitäten abbauen müssen. Konkret bedeutet das z.B. Stellenabbau oder Einstellung von Betrieben. Verminderte Kapazitäten schwächen die Resilienz und

die Stabilität von Lieferketten. Es drohen Verzögerung von Projekten, die auf eine funktionierende Logistik angewiesen sind.

### Die wirtschaftlichen Folgen der LKW-Maut trägt der Mittelstand

Der Anteil der Logistikkosten bei deutschen Unternehmen liegt in der Industrie bei fünf bis acht Prozent und im Handel bei bis zu 18 Prozent<sup>3</sup>. Wiederum beträgt der Anteil der Transportkosten an den Logistikkosten zwischen 20 und 30 Prozent. Diese werden durch die Mauterhöhung um sechs bis zehn Prozentpunkte steigen. Unterschiedliche Produktionswege sorgen für verschiedene Preisänderungen zwischen verschiedenen Branchen und Unternehmen. Der Mittelstand dürfte jedoch besonders belastet werden, da es dort häufig besonders schwer fällt, gestiegene Kosten weiterzugeben oder gänzlich aufzufangen. Zudem treiben die erhöhten Kosten für Transport die Vorratsquoten der Unternehmen, d.h. den Anteil der Vorräte am Gesamtvermögen, wenn sie potenzielle Lieferausfällen vorbeugen wollen. Das wiederum bedeutet höhere Kosten für die Lagerung von (Vor-)Produkten, weil möglicherweise zusätzlicher Platz und Personal beschaffen werden müssen. Auch diese Kosten müssen in der Lieferkette weitergegeben werden.

### Nach der Mauterhöhung ist vor der Mauterhöhung

Der kreative Automatismus kontinuierlicher Mauterhöhungen wird sich eher beschleunigen, insbesondere nach den einschlägigen Gerichtsurteilen<sup>4</sup>. Folglich sollten Logistiksysteme weiter optimiert werden. Je produktiver die Lenkzeiten der LKW-Fahrer für Lastfahrten genutzt werden, statt

1 [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/04/PD22\\_148\\_463.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/04/PD22_148_463.html)

2 <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/lkw-maut-co2-schiene-klima-verbraucherpreise-100.html>

3 <https://www.tu.berlin/logistik/studium-lehre/waehrend-des-studiums/master-wi-ing-logistik/unternehmensumfeld-logistik>

4 Bundesverfassungsgericht zum Haushalt <https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2023/bvg23-101.html>

für Leer- oder Staufahrten, desto mehr Wirtschaftsleistung entsteht. Je pünktlicher Güterzüge ankommen, desto weniger Wartezeit entsteht z.B. für Vor- und Nachlauftransporte per LKW, im kombinierten Verkehr oder der rollenden Landstraße. Die logistischen Schnittstellen, z.B. zwischen Rampe und LKW sind gesamtlogistisch zu optimieren, um Wartezeiten zu reduzieren. Diese Arbeit beginnt in Vertrieb, Einkauf, Produktion und nicht allein im Versand.

## Die Verkehrswende aus der Sackgasse holen

Wenn nicht dringend gehandelt wird, dann werden Straße und Schiene mehr und mehr zum Bremsfaktor für die Wirtschaftsleistung in Deutschland. Letzteres ist das Alarmsignal für den Mittelstand, dessen Logistiksysteme resilienter werden müssen.

## Die Kernforderungen lauten:

- 1. Transporte 24/7 ermöglichen**, damit leerstehende LKW-Kapazitäten flexibler genutzt werden, in dem
  - das Wochenendfahrverbot für Großraum- und Schwertransporte aufgehoben wird und
  - Transporte am Sonntag für alle LKW-Typen erlaubt werden.
- 2. Transportgenehmigungen beschleunigen**
  - Durch digitale Systeme sollte es möglich seine Genehmigungen innerhalb einer Woche nach Einreichung zu erteilen

Gez. Roger Heidmann  
Nikolja Grabowski

**Der Mittelstand. BVMW e.V. ist ein freiwillig organisierter Unternehmerverband und vertritt rund 30.000 Mitglieder. Die mehr als 300 Repräsentanten des Verbandes organisieren mehr als 2.000 Veranstaltungen pro Jahr.**

### 3. Höheres Transportvolumen mit weniger Verkehr

- z.B. in dem. Lang-LKW aller Typen zugelassen,
- Ganzzüge maximal verlängert und
- Anreize geschaffen werden Leerfahrten zu minimieren, z.B. durch Kooperationen im Logistikeinkauf

### 4. Abschreibung für Lager- und Sicherheitsbestände beschleunigen

- Durch Anpassung der Gängigkeitsklassen

### 5. Instandsetzung und -haltung der Infrastruktur

- Straße, Schiene und Wasserstraßen müssen in gutem Zustand gehalten werden, um optimale Transportwege zu ermöglichen und unnötige Umwege zu vermeiden
- Mautbefreiung in Baustellen und baustellenbedingter Staus
- Mautbefreiung für GST-Transporte, die aufgrund behördlicher Auflagen Umwege fahren müssen

### 6. Förderung für Dekarbonisierung des Transports

- Ladeinfrastruktur ausbauen
- Anschaffungsförderung erweitern

### 7. Wenn die CO<sub>2</sub>-Doppelbelastung, wie im Koalitionsvertrag zugesagt, nicht realisierbar ist, dann braucht es eine schnelle Entlastung an anderer Stelle, damit das Vertrauen für politische Zusagen wieder steigt.

Bei Umsetzung dieser Forderungen würde die durch hohe Kosten beeinträchtigte Logistikbranche wieder etwas Entlastung erfahren. Als für die gesamte deutsche Wirtschaft essenzielle Branche dürfte sich hierdurch auch die angespannte Situation in anderen Wirtschaftsbereichen positiv beeinflussen lassen.

## Kontakt

Der Mittelstand. BVMW e.V.  
Bereich Politik und Volkswirtschaft  
Potsdamer Straße 7, 10785 Berlin  
Telefon: + 49 30 533206-0, Telefax: +49 30 533206-50  
E-Mail: politik@bvmw.de; Social Media: @BVMWeV