

Die Kosten der Klimapolitik für den Wirtschaftsstandort Deutschland

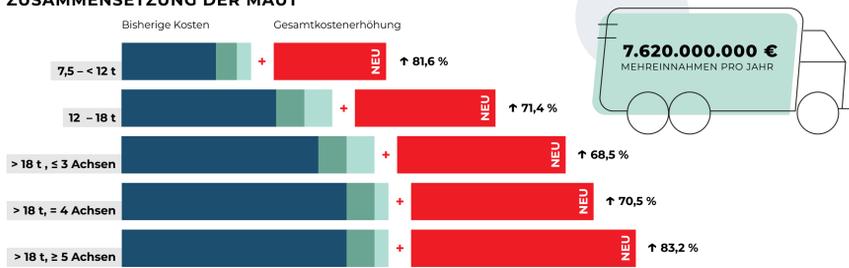
MAUT- UND CO₂-STEUERERHÖHUNGEN UND IHRE FOLGEN

Herausforderungen wie steigende Kosten prägen die aktuelle Situation in der Logistikbranche, hervorgerufen durch die Entwicklung der CO₂-Steuer und die geplante Lkw-Mauterhöhung. Diese Veränderungen haben weitreichende Auswirkungen auf Unternehmen und Verbraucher. Diese Infografik soll alle vorhandenen Fakten und Daten zusammentragen, um als verlässliche Diskussionsgrundlage zu dienen.

DIE NEUE CO₂-MAUTREGELUNG: EINE DRASTISCHE ERHÖHUNG DER GEBÜHREN

Die bevorstehenden Mautpreiserhöhungen in Deutschland betreffen die Transport- und Logistikbranche sowie die Endverbraucher erheblich. Die neuen CO₂-Mautvorschriften berücksichtigen nun neben Gewicht und gefahrener Strecke auch die CO₂-Emissionen, was zu deutlich höheren Gebühren für Lastkraftwagen führt.

ZUSAMMENSETZUNG DER MAUT



1 AB DEZEMBER 2023

Mautaufschlag von 200 € pro Tonne CO₂
 Ab dem 01.12.23 wird ein Maut-Aufschlag von 200 EUR je Tonne CO₂ eingeführt, was zu einer annähernden Verdopplung der Straßengebühr für Diesel-Lkw führt.

Die Neueinführung des Mautteilsatzes hat erhebliche Auswirkungen auf die Preisstruktur. Die Maut-Gesamtkosten für Fahrzeuge der Emissionsklasse 6, die im Jahr 2022 bereits etwa 90 % der mautpflichtigen Fahrten in Deutschland ausmachen, werden sich **deutlich erhöhen**.

Dies wird Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und Betreiber von Werkverkehr mit **zusätzlichen jährlichen Kosten in Höhe von 7,62 Mrd. Euro** (bundesweit) belasten. *[Industrie- und Handelskammer, 1]*

2 AB JANUAR 2024

Wegfall der Befreiung für erdgasbetriebene Fahrzeuge

Ab 1. Januar 2024 werden mit Erdgas betriebene Fahrzeuge (CNG/LNG) nach einer Klassifizierung in Schadstoffklassen mautpflichtig, analog den mit Diesel angetriebenen Fahrzeugen. Die derzeitige Mautbefreiung gilt somit noch bis zum 31. Dezember 2023.

3 AB JULI 2024

Wegfall der Befreiung für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen

Ab dem 1. Juli 2024 müssen alle Fahrzeuge, bis auf Ausnahmen, mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse über 3,5 Tonnen Maut für die Nutzung von Bundesfernstraßen entrichten. Dies betrifft sowohl Solofahrzeuge als auch Fahrzeugkombinationen, sofern das Motorfahrzeug eine zulässige Gesamtmasse über 3,5 Tonnen hat.

4 AB JANUAR 2026

Wegfall der Befreiung für emissionsfreie Fahrzeuge

Bis zum 31. Dezember 2025 sind emissionsfreie Fahrzeuge komplett von der Mautpflicht befreit. Danach fallen die Mautteilsätze für Luftverschmutzung, Lärmbelastung und Infrastruktur wieder an, letzteres aber um 75 % reduziert.

DIREKTFAHRTEN SIND VON DER MAUTERHÖHUNG BESONDERS STARK BETROFFEN

In der Lkw-Logistikbranche gibt es verschiedene Arten von Transporten. Die populärsten davon sind Direktfahrten, auch bekannt als LTL (Less Than Truck Load) oder FTL (Full Truck Load), und Stückguttransporte.



Mauterhöhungen bei Direktfahrten

Direktfahrten beziehen sich auf den Transport, bei dem der gesamte Lkw für eine einzige Ladung oder Sendung genutzt wird. Das bedeutet, dass der Lkw entweder vollständig (FTL) oder teilweise (LTL) mit der Ladung eines einzigen Kunden beladen ist.



Mauterhöhungen bei Stückguttransporten

Stückgut bezeichnet den Transport von einzelnen, verpackten Einheiten, die von verschiedenen Kunden stammen und zusammen in einem Lkw befördert werden. So wird der Transport effizienter und kostengünstiger gestaltet.



Die Mauterhöhung hat einen größeren Einfluss auf den Gesamtpreis einer Direktfahrt, da sie einen größeren Anteil an den Gesamtkosten ausmacht. Bei Stückguttransporten hingegen sind die Kosten für die Maut nur ein Teil der Gesamtkosten, die auch Lager- und Handlingkosten beinhalten. Daher ist der relative Anstieg der Gesamtkosten durch die Mauterhöhung bei Stückguttransporten geringer.

DIE AUSWIRKUNGEN DER MAUTERHÖHUNG BETREFFEN UNS ALLE

Die Anhebung der Mautgebühren trifft die Transport- und Logistikbranche hart und wird von einigen Beobachtern als indirekte Steuererhöhung wahrgenommen. Doch die Tragweite dieser Maßnahme erstreckt sich weit über den Logistiksektor hinaus und hat Auswirkungen, die die gesamte Gesellschaft betreffen.

Kostenexplosion für Transportunternehmen

Die bereits hohen Betriebskosten werden durch die gestiegenen Mautgebühren weiter erhöht. Kleinere Unternehmen, die bereits mit dünnen Gewinnmargen zu kämpfen haben, werden besonders stark getroffen. Nur 2 % der Logistik-Unternehmen besitzen eine Flotte von über 50 Lkw. *[Bundesamt für Logistik und Mobilität, 3]*

Inflationsspirale

Vom Erzeuger bis zum Endkunden: die höheren Transportkosten werden Auswirkungen auf die gesamte Lieferkette haben und letztlich die Inflation in Deutschland zusätzlich befeuern.



Höhere Preise für Verbraucher

Die gestiegenen Transportkosten infolge der Mauterhöhung werden auf die Verbraucher umgelegt. Höhere Preise für Waren und Dienstleistungen werden unvermeidlich.

Rückgang des privaten Konsums

Eine Zunahme der Verbraucherpreise kann in einer Reduktion des privaten Konsums resultieren, was Steuereinnahmen reduziert und die Wirtschaft schwächt.

Auswirkung auf Innovationskraft

Die CO₂-Mauterhöhung soll eine Lenkungs- und Innovationswirkung hin zu emissionsfreien Antriebstechnologien entfalten. Allerdings besteht die Möglichkeit, dass insbesondere kleinere Speditionsunternehmen zu viel abverlangt wird, da dies enorme Investitionen bedarf. Ein zu hoher Kostendruck kann auch dazu führen, dass weniger Investitionen in Innovationen getätigt werden. Dazu gehören:

Alternative Kraftstoffe

Die Entwicklung von eFuels- und HVO100-fähigen Fahrzeugen schreitet voran. Je nach Rohstoffquelle kann bei HVO eine Einsparung von 40-90% der Treibhausgase im Vergleich zum Diesel erreicht werden. *[Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, 5]*

Elektroantrieb

Diese Technologie hat derzeit das größte Potential – gerade hinsichtlich der Effizienz. Allerdings ist ein Wechsel auch mit hohen Investitionen aktuell nicht vollständig möglich. Die Verfügbarkeit von eLkw ist derzeit noch stark eingeschränkt – so wie die Akku-Kapazitäten und somit die Reichweite dieser Fahrzeuge. Auch der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist noch nicht auf einem Niveau, der einen vollständigen Einsatz dieser Technologie ermöglicht. Aber: Die Europäische Umweltdachorganisation Transport & Environment prognostiziert bis 2030 ausreichend Ladekapazitäten. *[Transport & Environment, 7]*

Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie

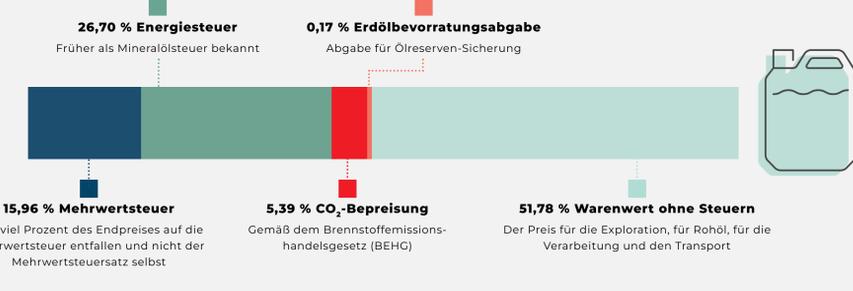
Wasserstoff wird als vielversprechende Energiequelle für Lkw angesehen. Aktuelle Herausforderungen: die geringe Reichweite von Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Lkw und die energieaufwendige Produktion von Wasserstoff.

Lkw mit LNG-Antrieb erreichen eine Reichweite von bis zu 1.600 km erreichen und die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu Diesel-Lkw um bis zu 22 Prozent reduzieren. *[wedolo, 6]*

[Statistik & Environment, 7]

CO₂-ABGABE VERTEUERT DEN DIESELPREIS – SO SETZT ER SICH ZUSAMMEN

Neben der Herausforderung durch die Anhebung der Mautgebühren stehen Logistikunternehmen vor einer weiteren Schwierigkeit: Der Preis für Diesel ist bereits auf einem sehr hohen Niveau, was zu hohen Transportkosten führt und die Branche belastet. Angesichts der aktuellen geopolitischen Lage und der geplanten Erhöhung der CO₂-Abgabe für Diesel, wird sich der Preis voraussichtlich noch weiter erhöhen. Ein Blick auf die Zusammensetzung zeigt, dass dieser schon jetzt fast zur Hälfte aus Steuern besteht.



Ab Anfang 2024 wird die CO₂-Abgabe für Benzin und Dieselkraftstoff erhöht, was zu einer weiteren Erhöhung von etwa 1,5 Cent pro Liter Benzin bzw. Diesel führen wird. *[ADAC, 8]*

DIE SPEDITIONSBRANCHE IN DEUTSCHLAND UND IHRE HERAUSFORDERUNGEN

Die Speditionsbranche in Deutschland ist ein wichtiger Teil des Transport- und Logistiksektors. Sie steht vor zunehmenden wirtschaftlichen und regulatorischen Herausforderungen, insbesondere durch steigende Gebühren, Kraftstoffpreise und strengere Auflagen. Diese Faktoren beeinflussen nicht nur die Betriebskosten, sondern auch die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Logistikunternehmen auf dem globalen Markt.

Fahrermangel

In vielen Ländern, einschließlich Deutschland, gibt es einen Mangel an qualifizierten Lkw-Fahrern, was schon heute zu Lieferverzögerungen und höheren Kosten führt.

Neue Technologien

Die Branche muss sich an neue Technologien anpassen; dies umfasst den Einsatz von digitalen Plattformen, künstlicher Intelligenz und autonomer Fahrzeugtechnologie.

Steigende Betriebskosten

Die steigenden Energie- und Treibstoffpreise erhöhen die Betriebskosten für Transportunternehmen kontinuierlich.

Steigende Kundenerwartungen

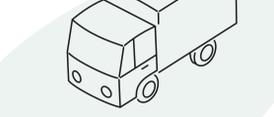
Kunden erwarten immer schnellere Lieferungen und besserer Service, was die Branche vor zusätzliche Herausforderungen stellt.

Regulatorische Anforderungen

Transportunternehmen müssen sich an eine Vielzahl von Vorschriften und Gesetzen halten, die sich auf Lenk- und Ruhezeiten, Umweltschutz, Arbeitszeitregelungen und Emissionsvorgaben beziehen.

Globalisierung und veränderte Lieferketten

Die zunehmende Globalisierung und die Veränderungen in den Lieferketten erfordern eine stärkere Vernetzung und Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteuren in der Logistikbranche.

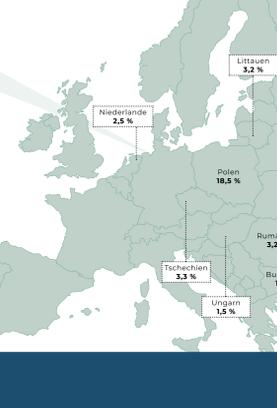


Internationale Mitbewerber

Ausländische Fahrzeuge sind inzwischen für 42,6 % der gesamten mautpflichtigen Fahrleistung auf deutschen Autobahnen verantwortlich, die meisten aus Ost- und Südost-Europa. *[Kraftfahrt-Bundesamt, 10]*



Bestandswachstum
 Der Lkw-Bestand in Deutschland wuchs in den letzten 60 Jahren um das Fünffache. *[Statistisches Bundesamt, 9]*



FAZIT

Die Logistik-Branche befindet sich in einem massiven Wandel, geprägt durch regulatorische Änderungen und den Druck zur Reduktion der CO₂-Emissionen. Trotz Herausforderungen gibt es erste Fortschritte – worauf weitere dringende folgen müssen – vor allem im Bereich alternativer Kraftstoffe und im Ausbau der Elektromobilität.

Die Entwicklung hin zu einer grüneren Logistik wird und muss sich weiter beschleunigen, erfordert jedoch weitere Investitionen in Technologie und Infrastruktur sowie eine Anpassung an veränderte Marktbedingungen. Hierfür müssen die richtigen Voraussetzungen geschaffen werden.

QUELLEN

- [1] www.ihk.de/schwerindustriestandortpolitik/verkehr/strassenverkehr/lkw-maut-erhoehung-5945592
- [2] www.shipzero.com/co2-basierte-lkw-maut/
- [3] www.balm.bund.de/DE/Service/Open-Data/Unternehmensstatistik/unternehmensstatistik_node.html
- [4] www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/01/PD23_022_611.html
- [5] www.wedolo.de/blog/gruene-logistik-welche-alternativen-lkw-antriebe-gibt-es/
- [6] www.bft.de/daten-und-fakten/benzinpreis-zusammensetzung
- [7] www.transportenvironment.org/discover/offentliches-ladenetz-in-deutschland-ware-fur-hoehere-eu-lkw-co2-eile-ausreichend/
- [8] www.adac.de/hund-ums-fahrzeugkaufen-kaufen-verkaufen/mfz-steuer/co2-steuer/#:~:text=So%20erhi%3%26B6%20die%20CO%2E%82%82%20Steuer%20die%205%20Pritkosten-,Nach%20der%20Einf%C3%BChrung&text=im%20Jahr%20darauf%20ist%20die%3%2C5%20Cent%20bei%20Diesel.
- [9] www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Unternehmen-Infrastruktur-Fahrzeugbestand/Tabellen/fahrzeugbestand.html
- [10] www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/europaeischerLastkraftfahrzeuge/ve_Gueterbefoerderung/ve_Gueterbefoerderung_node.html