

Teure Transporte

Die Regierung bittet Spediteure ab Dezember bei der Maut kräftiger zur Kasse. Das Ziel: Anreize für einen Umstieg auf umweltfreundliche Antriebsarten schaffen.
Das Resultat: Der Verbraucher bezahlt's an der Supermarktkasse. | **Sonia Shinde**



Die Zeche der Maut zahlt der Verbraucher – jedes Mal an der Supermarktkasse. Fast 90 Euro kostet der Einkauf pro Jahr künftig mehr – pro Kopf. Das hat der Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik (BGL) ausgerechnet. Macht für eine vierköpfige Familie rund 360 Euro. „Die Mehrkosten für Maut und CO₂-Abgabe werden als Preiserhöhungen im Supermarktregal landen“, sagt Branchenexperte Bernd Huesch, der Industrie und Handel bei Logistikfragen berät.

„Die Maut ist eine Steuererhöhung durch die Hintertür“, schimpft auch BGL-Vorstand Dirk Engelhardt. „Und wir sind dabei die Steuereintreiber“, ergänzt ein Logistiker, der nicht genannt werden will. Bei einer Umsatzmarge zwischen 0,1 und 3 Prozent könnten die Unternehmen die Mehrkosten nicht schultern, heißt es unisono in der Branche. Bislang kostet die Abgabe 19 Cent je Kilometer, ab 1. Dezember wird durch einen neuen CO₂-Aufschlag zusätzlich fast noch einmal so viel fällig.

„Mautkosten sind ein durchlaufender Posten. Das ist anders nicht darstellbar“, sagt auch Gregor Worum, Kaufmännischer Leiter der Spedition Bork, die sowohl für Händler als auch für Hersteller fährt. Ab Dezember würden sich die Frachtraten um 10 bis 15 Prozent erhöhen, sagt er und rechnet vor: Bisher kostet eine 500-Kilometer-Strecke 95 Euro

Maut, dann sind es fast 190 Euro.

„Wir können die Maut nicht ansatzweise stemmen“, pflichtet ihm Matthias Strehl bei, Chef bei Meyer Logistik. Belastet wird sie ihn dennoch, trotz Abwälzens auf seine Kunden. Denn die Mautgebühren müssen die Spediteure vorstrecken. Bei Meyer sind es rund 800 000 Euro – pro Monat. Zurück bekommt er sie, sobald seine Kunden die Rechnung bezahlen. Und das kann dauern. 90 bis 120 Tage Zahlungsziel seien keine Seltenheit auf der Langstrecke, sagen Insider. Bis zu 30 Tage seien es bei kürzeren Fahrten. Für die meist mittelständischen Unternehmen summieren sich die Außenstände schnell auf Millionen, die im Cashflow fehlen.

Handel und Industrie betroffen

Der Markt ist hart. „Preis Anpassungen der Frachtraten werden immer herausfordernder“, sagt Martin Königstein, Geschäftsführer bei Pfenning Logistics. „Die Hersteller sind ebenfalls von steigenden Energie- und Rohstoffkosten, sowie wachsenden Löhnen insbesondere aufgrund der Anpassung beim Mindestlohn betroffen. Deshalb haben auch sie einen enormen Preisdruck“ und würden sicherlich versuchen, einen Teil der steigenden Mehrkosten an den Handel weiterzugeben. „Es ist wahr-

scheinlich, dass die Verbraucher letztlich höhere Preise in den Regalen sehen werden“, glaubt er. Da auch die Unternehmen versuchen würden, die steigenden Kosten auszugleichen.

Die Molkerei Schwälbchen sieht sich davon weit entfernt und spricht von „einer knüppeldicken Sandwich-Position zwischen Handel und Spediteuren“. „Wir sind gleich doppelt betroffen“, klagt Vorstand Günter Berzlist. Ein Dutzend Lkw schickt der Mittelständler von Montag bis Sonntag zu seinen Vertragsbauern in Hessen. An fünf Tagen fährt er Joghurt, Milch und Quark in den Handel. Wie viel mehr Kosten auf die Molkerei zurollen, vermag er noch nicht zu sagen. Auch nicht, wie viel Schwälbchen davon schultern muss.

Frank Kleiner, Geschäftsführer Marketing und Vertrieb bei Harry Brot, rechnet damit, dass ihn die Maut und der CO₂-Aufschlag einen zweistelligen Millionenbetrag kosten werden. Der Großbäcker ist mit seinem Frischdienst sechs Tage die Woche mit rund 850 Lkw unterwegs. Mit Blick auf aktuelle Preisverhandlungen sagt er: „Die Logistik der Händler ist von der Mauterhöhung im gleichen Umfang betroffen.“

Beim Wasch- und Putzmittelhersteller Henkel heißt es, man könne die Kostensteigerungen für die Logistik „nicht vollständig auffangen“ und müsse sie „leider auch teilweise an den Handel weitergeben“. Über die Verkaufspreise im Markt entscheide aber „allein der Handel“. So sieht es auch Beiersdorf.

„Selbstverständlich sind wir als Unternehmen direkt durch unseren eigenen Logistikfuhrpark als auch indirekt durch beauftragte Spediteure und als Frachtempfänger von der deutlichen Erhöhung der Straßentaut betroffen“, heißt es bei Rewe. Über mögliche Folgen auf Preise oder Verhandlungen schweigt das Unternehmen genauso wie Edeka.

Bei dm arbeite man generell „partnerschaftlich an einer fairen Verteilung von Mehrkosten“, so das Unternehmen. Preiserhöhungen für die Kunden seien „stets das letzte Mittel, wenn alle Handlungsalternativen ausgeschöpft sind“, sagt der zuständige Sortimentsmanager Marcel Rieser. Insgesamt hält der Drogeriehändler die Erhöhung der Mautgebühren für ein „sinnvolles Signal“. „Sie soll die Logistikdienstleister unterstützen, über neue Konzepte wie beispielsweise neue Antriebe nachzudenken“, sagt die verantwortliche Logistik-Managerin Ursula Paepcke.

Wenn es denn so einfach wäre. Laut dem Institut der Deutschen Wirtschaft waren in Deutschland 2022 gerade einmal 2500 E-Lkw zugelassen. Schwere E-Lkw gibt es noch gar nicht. „Wenn die Autobauer 6000 bis 10000 solcher Fahrzeuge

pro Jahr fertigen könnten, wäre das schon eine Aufgabe“, sagt BGL-Chef Engelhardt. Und doch wäre es nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Denn täglich würden rund 60000 neue Lkw in Deutschland zugelassen.

Auf der Langstrecke rechnet sich der Umstieg auf die Stromer ohnehin nicht. 40 Tonnen darf ein Lkw samt Ladung maximal wiegen. Allein die Batterien bei einem E-Lkw wiegen zwischen 1,5 und 3 Tonnen, das kostet Ladegewicht. Um einen herkömmlichen 40-Tonner zu laden, brauche es zudem potente Ladestationen mit einer Leistung von rund 740 kW. Das ist mehr, als 1000 Haushalte im Durchschnitt verbrauchen. Bislang gibt es keinen einzigen Lkw-Megacharger bundesweit. „Die wird es auch in absehbarer Zeit nicht geben, denn wenn die ans Netz gehen, wird es dunkel in Deutschland“, sagt Meyer-Chef Strehl und meint damit die marode Netz-Infrastruktur, die noch aus den 80er-Jahren stammt.

Für die Spediteure sind die Stromer teuer: 79 Cent müssten sie pro Kilowattstunde zahlen. Bei E-Lkw mit 400-Kilowatt-Batterien werden etwa 316 Euro fällig fürs Voltanken. Allerdings kommen sie damit nicht weit: gerade einmal 300 Kilometer – im Sommer unter Idealbedingungen. Eine Dieseltankfüllung reicht für mehr als dreimal so viel Distanz, auch im Winter und kostet 383 Euro.

Einnahmen fließen in die Bahn

Dabei ist der Kontraktlogistiker, der mit seinen 12000 Fahrzeugen zu den wichtigsten Dienstleistern des Handels und der Systemgastronomie gehört, durchaus ein Vorreiter bei alternativen Lösungen. „Wir testen aktuell Hybrid-Fahrzeuge, Gas-Lkw, Läden über Oberleitungen und E-Lkw“, sagt Strehl. Das macht auch der Logistiker DSV, der unter anderem für dm fährt. „Wir sind an vielen Projekten beteiligt“, sagt DSV-Nachhaltigkeitsexperte Markus Walke. „Aber wir sehen auch die massiv fehlende Infrastruktur und die zeitfressende Bürokratie. Die Maut kommt zum falschen Zeitpunkt.“

Was die Spediteure besonders erobert: Die Mauteinnahmen sollen für die Modernisierung der Bahn verwendet werden, statt in die Straße oder in Infrastruktur für alternative Antriebe zu fließen. Letzteren schein die Regierung selbst nicht zu trauen, spottet BGL-Chef Engelhardt: „Verkehrsmminister Wissing rechnet für die kommenden Jahre mit steigenden Mauteinnahmen, aktuell sind es 7,6 Milliarden zusätzlich. Das heißt, auch die Regierung weiß, dass der Umstieg so schnell nicht machbar ist.“

Und im Januar droht schon die nächste Kostenwelle: Dann steigt die CO₂-Abgabe auf fossile Energien und macht Diesel teurer. – Der Verbraucher bezahlt.

