

24 *plus* KOMPAKT

Bundesstraßenmaut in Deutschland

Die aktuelle Mautausweitung in Deutschland ist keine Randnotiz, sondern bringt massive Änderungen mit sich. Mit der Ausweitung der Lkw-Maut auf sämtliche Bundesstraßen in Deutschland für Lkw ab 7,5 Tonnen zum 1. Juli 2018 hat der deutsche Staat das mautpflichtige Straßennetz auf über 50.000 Kilometer mehr als verdreifacht. Ab 2019 rechnet die Bundesregierung mit jährlichen Einnahmen von 7,2 Milliarden Euro aus der Lkw-Maut, die beträchtlichen Kosten der Mauterhebung sind dabei bereits abgezogen. Gegenüber 2017 bedeutet dies für den Bund Mehreinnahmen in Höhe von 2,5 Milliarden Euro. Davon stammen über anderthalb Milliarden Euro aus der Ausweitung der Maut auf das gesamte Bundesstraßennetz zum 1. Juli 2018 und eine knappe Milliarde Euro aus den neuen Mautsätzen, die ab dem 1. Januar 2019 gelten sollen.

Nicht allein die Höhe der Mautanpassung stellt die Logistikdienstleister und die Kunden aus Industrie und Handel vor Herausforderungen. Auch die Umsetzung der Einführung war und ist problematisch. Die Mautausweitung zum 1. Juli 2018 war zwar schon seit zwei Jahren beschlossene Sache. Aber die Höhe der Mautsätze blieb lange Zeit offen. Die Ursachen dafür lagen in der Politik: Basis für die Festlegung der Mautsätze ist ein Wegekostengutachten. Dieses Gutachten wurde noch von der alten Bundesregierung vorbereitet. Die Ergebnisse sollten erst nach der Bundestagswahl am 27. September 2017 vorliegen, aber noch rechtzeitig vor dem Inkraft-

treten der Mautausweitung am 1. Juli 2018 veröffentlicht werden.

Doch dieser Plan ging wegen der langen Regierungsbildung nicht auf. Die geschäftsführende Bundesregierung, verfassungsrechtlich zur größtmöglichen politischen Zurückhaltung verpflichtet, sah sich außerstande, das Wegekostengutachten fertigzustellen und damit die Höhe der Lkw-Maut zu bestimmen. Die Folge: Erst Ende März 2018 bekannte sich die neue Regierung zu einheitlichen Mautsätzen für Autobahnen und Bundesstraßen. Ein weiterer Monat verging, ehe die Bundesregierung das Wegekostengutachten veröffentlichte und ihre Pläne konkretisierte, wie die Mautausweitung umgesetzt werden soll.



Somit blieb weder der Transportdienstleistung noch den Kunden Zeit zur Anpassung, was von den Verbänden des Transportgewerbes und der Industrie massiv kritisiert wurde.

Mautausweitung in Etappen

Ebenfalls auf heftige Kritik stieß die Mautausweitung in zwei Etappen: Zum 1. Juli 2018 erfolgte die Mautausweitung auf das gesamte Bundesstraßennetz. Bis zum Jahreswechsel 2018 auf 2019 gelten für das Befahren

der Bundesstraßen die Mautsätze der Autobahnen. Ein halbes Jahr später, zum 1. Januar 2019, will die Regierung die Mautsätze anpassen, was voraussichtlich mit einer deutlichen Mauterhöhung einhergeht. Für die Transportbranche bedeutet dies, innerhalb von nur sechs Monaten zwei Mautanpassungen vornehmen zu müssen. Folglich sind auch die Kunden aus Industrie und Handel gezwungen, ihre Kalkulationen in kurzen Zeitabständen anzupassen.



1. Juli 2018
Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen

1. Januar 2019
Neue Mautsätze



Mautpflichtiges Streckennetz wächst von 12.800 km Bundesautobahnen und 2.300 km mehrspurigen Bundesstraßen auf 52.000 km*

+36.900 km
+244 %

*Quelle: Bundesverkehrsministerium



Einnahmen des Bundes aus der Lkw-Maut*

2017	4,7 Mrd. €
Ab 2019 pro Jahr	7,2 Mrd. €

+2,5 Mrd. €
+53 %

*Quelle: Bundesverkehrsministerium



Einnahmen des Bundes im Vergleich*

Kaffeesteuer	1,0 Mrd. €
Branntweinsteuer	2,1 Mrd. €
Lkw-Maut	7,2 Mrd. €
Kfz-Steuer	9,0 Mrd. €
Tabaksteuer	14,2 Mrd. €
Solidaritätszuschlag	16,9 Mrd. €

*Quelle: Bundesfinanzministerium; Lkw-Maut für das Jahr 2019 (Schätzung), alle übrigen Angaben für das Jahr 2016

Wie beeinflusst die Mautausweitung die Stückgutpreise?

Die Mautausweitung verteuert den Straßengütertransport in allen Güterklassen, vom Päckchen bis zur Ganzladung. Deutlich teurer werden insbesondere die Stückgutverkehre, denn hier sind nun auch große Teile der Vor- und Nachläufe mautpflichtig geworden.

Die ab dem 1. Januar 2019 gültigen Mautsätze sollen sich wie bisher aus Teilmautsätzen zusammensetzen. Zusätzlich zu den Teilmautsätzen für Infrastruktur und Luftverschmutzung kommt ein dritter Teilmautsatz für die Kompensation von Lärmbelastungen neu zum Tragen. Auch wird sich beim Teilmautsatz Infrastruktur die Fahrzeugklassifizierung verändern. Aktuell orientiert sich dieser noch an der Anzahl der Achsen, während das zulässige Gesamtgewicht des mautpflichtigen Fahrzeugs für die Mauthöhe keine Rolle spielt. Im kommenden Jahr wird sich die Zuordnung der Fahrzeuge grundsätzlich nach der Gewichtsklasse richten. Erst bei Lkw über 18 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht wird zusätzlich die Zahl der Achsen maßgeblich. Dies macht die Mautberechnung zukünftig noch komplizierter als im Moment. Dafür ist die zukünftige Mautklassifizierung vernünftiger als die bisherige, denn der tatsächliche Verschleiß der Straße hängt weniger von der Zahl der Achsen ab als von der Achslast. Mit der Neufassung der Fahrzeugklassifizierung werden wohl auch die großen Hänger mit einer mittigen Einzel- oder Tandemachse wieder von den Fernstraßen verschwinden.

Von der Tour zum Mittelwert

Das eingesetzte Equipment ist aber nur einer von vielen Faktoren, die sich auf die Kosten auswirken. Ge-

nerell ist es eine hochkomplexe Angelegenheit, die streckenbezogene Lkw-Maut in sendungsbezogene Kosten umzurechnen. Der Grund: Stückgutverkehre sind mehrfach gebrochen, mit jedem Ladevorgang verändert sich die Zusammensetzung der Sendungen. Auch variiert der Streckenverlauf in der Vorholung und Zustellung täglich. Folglich muss bei der Berechnung der Mautlast mit Mittelwerten gearbeitet werden.

Das Steinbeis Beratungszentrum Forwarding and Logistics Center (Forlogic) hat im Auftrag des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSLVL) auf Basis von 1.800 Tourenprofilen bei 55 Depots von zehn Stückgutkooperationen und -netzen Deutschlands diese branchenweiten Mittelwerte errechnet. Die DSLVL-Studie kommt zum Ergebnis, dass die Mautbelastung einer durchschnittlichen Stückgutsendung schon bei der ersten Stufe der Mautausweitung zum 1. Juli 2018 deutlich steigt.

Beträchtliche Abweichungen

DSLVL und Forlogic weisen darauf hin, dass es auf Firmenebene zu teilweise beträchtlichen Abweichungen vom Durchschnitt kommen kann. Mit überdurchschnittlichen Mautbelastungen müssen Speditionen in ländlichen Regionen rechnen, die ihre Flächenverkehre in der Regel über Bundesstraßen führen. Das Ausweichen auf

mautfreie Kreisstraßen ist übrigens ebenso wenig eine Option wie der Einsatz von 7,5-Tonnern oder gar von Fahrzeugen der Sprinter-Klasse. Auf den Kreisstraßen droht Zeitverzug, die kleineren Nutzfahrzeuge können trotz ihrer Mautfreiheit bei der Wirtschaftlichkeit mit dem Zwölftonner nicht mithalten.

24plus passt Tarife an

Auch im Innenverhältnis von 24plus gibt es Kunden- und Lieferantenbeziehungen, in denen Maut bezahlt werden muss: Der Zustellpartner erbringt als Dienstleister für den Ausgangspartner eine Leistung, die er angemessen vergütet sehen will – natürlich einschließlich Straßenbenutzungsgebühr. Daher war 24plus dazu gezwungen, die Zustelltarife an die Mautausweitung anzupassen. Zu diesem Zweck ließ 24plus die Mautbelastung auf Partnerebene von externen Fachleuten ermitteln. Die Aufgabe übernahm das Beratungszentrum Forlogic, das bereits die branchenweite Studie zur Bundesstraßenmaut erstellt hatte. Die Berechnungen konnten trotz der Zeitknappheit rechtzeitig abgeschlossen werden, sodass im Innenverhältnis von 24plus seit dem 1. Juli 2018 neue Tarife gültig sind.

Damit steht den Partnern auch ein Mautrechner zur Verfügung, mit dem sie die erforderlichen Mautzuschläge im Stückgut ab ihrem jeweiligen Standort ermitteln können.

Als Fazit bleibt: Mit zukünftig jährlich 7,2 Milliarden Euro an Erlösen für den Bund ist die Lkw-Maut zu einem wichtigen Bilanzposten in der volkswirtschaftlichen Rechnung geworden. Die Lkw-Maut trägt annähernd so viel zum Staatshaushalt bei wie die Kfz-Steuer. Die Transportwirtschaft muss die Kosten der Maut verursachergerecht an ihre Kunden weitergeben – und auch diese sind gezwungen, die Mautkosten einzupreisen. Am Ende trägt der Verbraucher die Mehrkosten. Die Lkw-Maut ist damit eine Sonderform der Mehrwertsteuer. Doch anders als die Mehrwertsteuereinnahmen sind die Einnahmen aus der Maut – in der Theorie – zweckgebunden für den Erhalt und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Seit dem Start der Lkw-Maut in Deutschland im Jahr 2005 sind daraus 53 Milliarden Euro in den Staatssäckel geflossen. Die Hoffnung, dass dieser Geldregen zu einer spürbaren Verbesserung der Infrastruktur führt, hat sich indes nicht erfüllt. Der Zustand vieler Bundesstraßen und Bundesautobahnen wurde von Jahr zu Jahr maroder. Ob sich der Trend mit der Mautausweitung umkehren wird, darf getrost bezweifelt werden.



Das ist kein Blitzer für Temposünder. Mit diesen Säulen wird die Lkw-Maut auf Bundesstraßen kontrolliert.

This is not a speed camera for speeders. With these pillars, the truck toll on trunk roads is enforced.

Herausgeber / Publisher:
24plus Systemverkehre GmbH & Co. KG
Blaue Liede 12, 36282 Hauneck-Unterhaun,
Germany
Tel.: +49 (0)6621 9208-0, Fax: +49 (0)6621
9208-19
www.24plus.de

24plusKompakt ist ein Informationsdienst von 24plus logistics network, der bei wichtigem Anlass erscheint.

Bildnachweis: Toll Collect (2)
Icons: Dave Gandy, Smashicons,
Simpleicon, Freepik

24 *plus* KOMPAKT

Federal trunk road toll in Germany

The current toll extension in Germany is not a note in the margin, but entails massive changes. With the extension of the truck toll to all trunk roads in Germany for 7.5 tonne trucks and heavier vehicles as of 1 July 2018, the German state has more than tripled the road network subject to toll to over 50,000 kilometres. From 2019 onward, the federal government calculates with a yearly revenue of 7.2 billion Euro stemming from the truck toll, with the considerable costs of the toll collection itself already accounted for. This amounts to additional revenues to the tune of 2.5 billion Euro for the federal government as opposed to the year 2017. More than 1.5 billion Euro stem from the toll extension to the entire trunk road network as of 1 July 2018, close to 1 billion Euro from the new toll rates, which will apply as of 1 January 2019.

However, it is not merely the extent of the toll adjustment that presents logistics service providers as well as customers from industry and commerce with challenges. Its implementation has been and continues to be problematic as well. Even though the toll extension as of 1 July 2018 had been a done deal for two years, the extent of the toll rates remained unknown for a long time. The causes for this lie in politics: A road cost report is necessary in order to determine the toll rates. This report had been prepared by the former federal government. The results were supposed to be available only after the federal election on 27 September 2017, but published in time before the toll

extension came into effect on 1 July 2018.

However, this plan did not come into fruition since the new government took such a long time to form. The acting federal government, constitutionally bound to exercise the largest political restraint possible, deemed itself incapable of finishing the road cost report and determining the extent of the truck toll. The result: The new federal government did not publish standardised toll rates for motorways and trunk roads until the end of March 2018. Another month passed before the federal government published the road cost report and substantiated its plans as to how the toll extension was supposed to



be implemented. Thereby, neither transport service providers nor customers had time to adjust, which was extensively criticised by transportation and industry associations.

Toll extension in stages

The toll extension in two stages was also met with hefty critique: The toll extension to the entire trunk road network went into effect on 1 July 2018. Until the turn of the year from 2018 to 2019, driving on trunk roads is sub-

ject to the toll rates applicable for driving on motorways. Half a year later, on 1 January 2019, the federal government wants to adjust the toll rates, which is expected to go hand in hand with an extensive toll increase. For the transport industry, this means having to conduct two toll adjustments within a mere six months. Consequently, the customers from industry and commerce are also compelled to adjust their calculations within short intervals.



1 July 2018
The truck toll now applies to all federal trunk roads

1 January 2019
New toll rates



The road network subject to the toll increases from 12,800 kilometres of federal motorway and 2,300 kilometres of multi-lane federal trunk road to 52,000 kilometres*

+36,900 km
+244%

*Source: German Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure



Federal revenue from the truck toll*

2017	€ 4.7bn
Per year from 2019 onwards	€ 7.2bn

+€ 2.5bn
+53%

*Source: German Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure



Federal revenues in comparison*

Coffee tax	€ 1.0bn
Spirits duty	€ 2.1bn
Truck toll	€ 7.2bn
Motor vehicle tax	€ 9.0bn
Tobacco tax	€ 14.2bn
Solidarity surcharge	€ 16.9bn

*Source: German Federal Ministry of Finance; truck toll for the year 2019 (estimated), all other data for 2016

How does the toll extension influence LCL pricing?

The toll extension makes road transportation more expensive in all goods classes – from parcel to full load.

LCL transports in particular will become significantly more expensive, since large parts of pre- and post-carriage have become subject to toll as well.

As before, the toll rates effective as of 1 January will consist of partial toll rates. In addition to the partial toll rates for infrastructure and air pollution, a third partial toll rate for the compensation of noise pollution is newly coming into effect. Additionally, the partial toll rate infrastructure is going to change the vehicle classification. Currently, it is determined according to the number of axles, whereby the admissible total weight of the vehicle subject to toll does not play a role. In the coming year, the classification of the vehicles will generally be determined according to the weight class. The number of axles is only relevant for trucks with an admissible total weight of over 18 tonnes. In the future, this will make calculating the toll more difficult than it currently is. On the other hand, the new toll classification makes more sense than the current one, since the actual road deterioration is influenced less by the number of axles than by the axle load. With this revised vehicle classification, it is likely that large trailers with a central single axle or a tandem axle will disappear from the trunk roads.

From tour profile to average costs

However, the equipment used is only one of many factors that influence costs. In general, it is a highly complex endeavour to translate the distance-based truck toll into shipment-based costs. The reason: LCL transports are fragmented into multiple processes; the shipment composition changes with each new loading process. Additionally, the routing in pre-carriage and delivery changes daily. Consequently, the calculation of toll costs necessitates working with average values.

On the order of the German Forwarding and Logistics Association (DSLIV), the Steinbeis Beratungszentrum Forwarding and Logistics Center (Forlogic) has calculated these industry-wide averages on the basis of 1,800 tour profiles at 55 depots of 10 LCL co-operations and networks in Germany. The DSLIV study comes to the conclusion that the toll cost



Ein engmaschiges Kontrollnetz aus Mautbrücken an den Autobahnen, Kontrollsäulen an den Bundesstraßen und mobilen Einheiten des Bundesamts für Güterkraftverkehr sorgt dafür, dass Mautpreller in Deutschland keine Chance haben.

A tightly meshed enforcement network of toll gantries on the motorways, enforcement pillars on the trunk roads and mobile units of the German Federal Office for Goods Transport ensure that toll evaders have no chance in Germany.

for an average LCL shipment will increase significantly in the first stage of the toll extension on 1 July 2018.

Significant deviations

DSLIV and Forlogic draw attention to the fact that there can be significant deviations from the average at the individual company level. Forwarding companies in rural regions will need to calculate with higher than average toll costs, since they usually route their regional transports through trunk roads. By the by: Switching to

toll-free country roads is as little of an option as utilising 7.5 tonne trucks or even vehicles of the Sprinter class. Country roads threaten to delay shipments, while the smaller vehicles, despite not being subject to toll, cannot economically compete with the 12-tonne truck.

24plus is adjusting rates

Even within 24plus there are customer and supplier relations for which toll must be paid. The receiving partner is providing a service for the

dispatching partner and wants to be paid for it adequately – including, of course, the road toll. Therefore, 24plus was compelled to adjust its delivery rates to the toll extension. For this purpose, 24plus tasked external experts with determining the toll burden borne at the level of the partners. This task was assumed by the advisory centre Forlogic, which had already compiled the industry-wide study on the toll for trunk roads. Despite being pressed for time, the calculations could be finished on time, so that new rates apply to relations within 24plus as of 1 July 2018.

This also provides the partners with an calculating system with which they can determine the necessary toll premiums for LCL at their respective location.

The following conclusion can be drawn: With future revenues of 7.2 billion Euro for the federal government, the truck toll has become an important item of the national balance sheet. The truck toll contributes almost as much to the national budget as the motor vehicle tax. The transport industry has to transfer the toll costs to its customers on a source-dependant basis – who in turn are also compelled to include toll costs in their calculations. In the end, the consumer bears the additional costs. Thereby, the truck toll is a special form of the value-added tax. However, as opposed to value-added tax revenues, the revenues obtained from the toll are – in theory – earmarked for the upkeep and extension of traffic infrastructure. Since the introduction of the truck toll in Germany in the year 2005, 53 billion Euro have found their way into the national coffers. The hope that this windfall would lead to a noticeable improvement of the traffic infrastructure, however, has not come to pass. The condition of many trunk roads and federal motorways is becoming more and more dilapidated with each passing year. Whether this trend will be reversed through a toll extension can therefore reasonably be doubted.