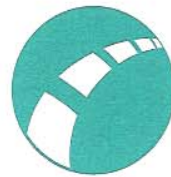




**BUNDESAMT  
FÜR  
GÜTERVERKEHR**



**... aktiv für  
den Güterverkehr**

## Marktbeobachtung Güterverkehr

Sonderbericht über die Auswirkungen  
der streckenbezogenen Lkw-Maut

**Inhalt**

Seite

<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>1</b>
<b>1 Einführung</b> .....	<b>3</b>
<b>2 Anwendung des Mautsystems</b> .....	<b>3</b>
2.1 Nutzer- und Fahrzeugregistrierung.....	3
2.2 Einbau der Fahrzeuggeräte.....	4
2.3 Einbuchung.....	5
2.4 Mauteinnahmen und Fahrten nach Inländern und Gebietsfremden.....	7
2.5 Mautabrechnung und Zahlungsabwicklung.....	8
2.6 Kontrolle der Mautentrichtung.....	8
<b>3 Betriebswirtschaftliche Aspekte</b> .....	<b>9</b>
3.1 Weiterbelastung der Mautkosten an die Auftraggeber.....	9
3.2 Weiterbelastung der gestiegenen anderen Kosten an die Auftraggeber.....	11
3.3 Rechnungserstellung.....	12
3.4 Vorfinanzierung der Maut.....	13
3.5 Auswirkung der Mauteinführung auf die Ertragslage deutscher Transportunternehmen und Speditionen.....	14
3.6 Mautermäßigungsverfahren.....	15
<b>4 Verkehrswirtschaftliche Aspekte</b> .....	<b>16</b>
4.1 Auslastung der Transportkapazitäten.....	16
4.1.1 Ausnutzung der angebotenen Fahrleistung.....	16
4.1.2 Gewichtsmäßige Auslastung der Lastkraftfahrzeuge.....	17
4.2 Maut-Ausweichverkehre.....	18
4.3 Verlagerungen vom Werkverkehr auf den gewerblichen Güterkraftverkehr.....	18
4.4 Verlagerungen auf andere Verkehrsträger.....	19
4.5 Auswirkungen der streckenbezogenen Maut auf andere Wirtschaftsbereiche.....	21
<b>5 Fahrzeugbezogene Auswirkungen</b> .....	<b>22</b>
5.1 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge.....	22
5.2 Einsatz nicht mautpflichtiger Fahrzeuge.....	24



## Zusammenfassung

Das Bundesamt hat die Auswirkungen der Lkw-Maut im Rahmen der Marktbeobachtung näher untersucht. Hierzu wurden im Verlauf des ersten Halbjahres 2005 u. a. rund 340 Expertengespräche mit Vertretern des Verkehrsgewerbes sowie aus Industrie und Handel geführt. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Nachdem die Einführung der streckenbezogenen LKW-Maut zum 1. Januar 2005 technisch reibungslos gelungen ist, entsprechen nach einem halben Jahr der Anwendung die Ergebnisse den Erwartungen der Bundesregierung. Die Einnahmen bewegen sich auf dem prognostizierten Pfad. Über 100.000 Unternehmen (davon ein Drittel Gebietsfremde) mit knapp 690.000 Kraftfahrzeugen waren Anfang Juli als Nutzer registriert. Hinzu kommen weitere Unternehmen, die die Einbuchung über die Zahlstellenterminals bevorzugen. Von den registrierten Fahrzeugen sind rund zwei Drittel mit einer On-Board Unit (OBU) ausgestattet, wobei dieser Anteil je nach Niederlassungsstaat der Unternehmen stark schwankt. Im ersten Halbjahr 2005 erfolgten knapp 70 Mio. mautpflichtige Fahrten - davon rund 15 Mio. mit gebietsfremden Fahrzeugen - auf dem deutschen Autobahnnetz. Rund 84 Prozent hiervon wurden über das automatische Mauterhebungsverfahren abgewickelt, der Rest über Zahlstellenterminals und in geringem Umfang über das Internet. Bei den umfangreichen Kontrollen mit Hilfe stationärer Kontrollbrücken sowie in Form mobiler Kontrollen des Bundesamtes lag die Quote der Mautpreller unter 2 Prozent.

Aus Sicht der Befragten stellen sich die verkehrs- und betriebswirtschaftlichen Auswirkungen nach der im Rahmen der Marktbeobachtung des Bundesamtes durchgeführten Untersuchung differenziert dar. Die weit überwiegende Anzahl der Transportunternehmen kann im Bereich des Ladungsverkehrs Mautkosten für die Lastkilometer an die Auftraggeber (Speditionen und verladende Wirtschaft) weitergeben. Dagegen gehen die Mautkosten für Leerkilometer in den meisten Fällen zu ihren Lasten. Die sonstigen Kosten im Zusammenhang mit der Maut können von den Transportunternehmen in den seltensten Fällen an die Auftraggeber weitergegeben werden. Dabei ist es bei grenzüberschreitenden Beförderungen regelmäßig seltener möglich, den Mautkosten entsprechende Erhöhungen der Beförderungsentgelte durchzusetzen als im Binnenverkehr.

Erhebliche Unterschiede zeigen sich bei den Auswirkungen auf die wirtschaftlichen Ergebnisse der Verkehrsunternehmen: Während die Ertragslage der Transportunternehmen durch die Maut insgesamt spürbar belastet wird, ist es den im Sammel- und Teilladungsverkehr tätigen Speditionen wegen der großen Zahl der Auftraggeber in der Regel möglich, über prozentuale Erhöhungen oder auf der Grundlage haus-/verbandsinterner Preisempfehlungen neben der Maut für Lastkilometer auch Maut für Leerkilometer und sonstige mautbedingte Kosten bei der Abrechnung zu berücksichtigen.

Bei Unternehmen mit Werkverkehr sowie bei Auftraggebern aus anderen Wirtschaftsbereichen hat die Mauteinführung zu individuell differenzierten Auswirkungen geführt. Die Werkverkehrsunternehmen stehen der Entscheidung über die zu treffenden Maßnahmen noch abwartend gegenüber.



Auf Industrie- und Handelsunternehmen wirkt sich die Maut neben der Transportkostenempfindlichkeit der Güter vor allem in Abhängigkeit von deren Branchenzugehörigkeit und Standort unterschiedlich aus.

Die Unternehmen berücksichtigen die Maut bei den Investitionsentscheidungen für neue Fahrzeuge sowohl hinsichtlich der Emissionsklassen als auch bei den Fahrzeuggrößen. Es wird eine Präferenz für Euro 5 - Fahrzeuge geäußert. Ein Ersatz großer Lkw durch mautfreie kleinere Fahrzeugkombinationen hält sich in relativ engen Grenzen.

Die Zahlungsabwicklung der Maut verläuft relativ problemlos. Hier zeigt sich, dass die administrativen und Finanzierungsbelastungen der Verkehrsunternehmen geringer ausfallen als zunächst erwartet. Der weit überwiegende Teil der Unternehmen lässt die Zahlungsabwicklung über Tank- und Servicekartengesellschaften vornehmen. Der Grund hierfür liegt vor allem in der von den genannten Gesellschaften gewährten Verlängerung der Zahlungsziele bei der Mautentrichtung nach Rechnungserstellung von Toll Collect.

Hinsichtlich der mit der Mauteinführung verbundenen verkehrspolitischen Ziele zeigen sich zur Zeit noch keine eindeutigen Entwicklungen. Allerdings zeigen sich insbesondere im Bereich des kombinierten Verkehrs Verlagerungsabsichten und erste Zuwächse als Reaktion auf die Maut. Nach den ersten statistischen Ergebnissen hat die Einführung der Maut bereits positive Effekte auf die Reduzierung von Leerfahrten. Allerdings bleibt abzuwarten, ob diese Entwicklung im weiteren Jahresverlauf Bestand hat. Mautbedingte Verkehrsverlagerungen über längere Strecken auf das nachgeordnete Straßennetz zahlen sich nach Aussagen der Unternehmen aufgrund längerer Fahrtzeiten und höherer Material- und Treibstoffkosten in der Regel nicht aus. Dennoch kommt es insbesondere im Nah- und Regionalverkehr sowie auf dem ersten oder letzten Teilstück von Fernverkehrsbeförderungen zu Ausweichverkehren, die sich auf bestimmte Strecken des nachgeordneten Straßennetzes konzentrieren.



## 1 Einführung

Im Vorfeld der Einführung der Lkw-Maut zum 1. Januar 2005 wurde die Ablösung der zeitabhängigen Autobahngebühr (Eurovignette) durch die streckenbezogene Maut von Seiten der deutschen Verkehrsunternehmen - insbesondere für ein Transitland wie Deutschland - allgemein befürwortet, da auf diese Weise eine gerechtere Anlastung der durch in- und ausländische Lkw verursachten Kosten erfolgen könne. In dem angekündigten Mautermäßigungsverfahren in Höhe von 600 Mio. EUR pro Jahr wurde zudem ein wichtiger Schritt zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Güterkraftverkehr gesehen. Gleichwohl sahen viele Unternehmen der Maut-Einführung angesichts der bereits schwierigen wirtschaftlichen Situation im Straßengüterverkehrsgewerbe mit großer Sorge entgegen, da Unsicherheit hinsichtlich deren betriebs- und verkehrswirtschaftlichen Auswirkungen bestand. Von zentraler Bedeutung war in diesem Zusammenhang u. a. die Frage, inwieweit die direkten und indirekten Kosten der Maut von Auftraggebern übernommen werden würden.

Vor diesem Hintergrund hat das Bundesamt die Auswirkungen der Lkw-Maut im Rahmen der Marktbeobachtung näher untersucht. Hierzu wurden im Verlauf des ersten Halbjahres 2005 u. a. rund 340 Expertengespräche mit Vertretern des Verkehrsgewerbes sowie aus Industrie und Handel geführt. Von besonderem Interesse war hierbei zu erfahren, wie die Transport- und Speditionsunternehmen infolge der mautbedingten Kostenbelastungen am Nachfragemarkt agieren. Untersucht wurde vor allem, inwieweit die Wirtschaftsteilnehmer die Maut akzeptieren. Dabei wurden auch Verkehrsverlagerungen auf Eisenbahn oder Binnenschiff angesprochen.

Ein halbes Jahr nach dem aus technischer Sicht reibungslosen Start der Lkw-Maut liegen nunmehr die ersten gesicherten Erkenntnisse zu deren Auswirkungen auf das Verkehrsgewerbe sowie auf Industrie und Handel vor.

## 2 Anwendung des Mautsystems

### 2.1 Nutzer- und Fahrzeugregistrierung

Die wachsende Akzeptanz des Mautsystems zeigt sich vor allem in der zunehmenden Registrierung der Unternehmen und ihrer Fahrzeuge. Nach den vorliegenden statistischen Ergebnissen waren Anfang Juli 2005 bei Toll Collect 104.718 in- und ausländische Nutzer des Mautsystems registriert. Die Anzahl der registrierten Fahrzeuge bezifferte sich auf 687.552. Die Registrierung ist Voraussetzung für die Teilnahme am automatischen Mauterhebungsverfahren sowie für die Einbuchung über das Internet. Für die Einbuchung am Mautstellenterminal ist dagegen keine Registrierung bei Toll Collect erforderlich. Nutzer, die sich bislang ausschließlich über Mautstellenterminals eingebucht haben, sind in der folgenden Tabelle, die einen Überblick über die Herkunft der registrierten Nutzer und Fahrzeuge gibt, demnach nicht enthalten.



Tabelle 1: Registrierte Benutzer und Fahrzeuge nach Ländern  
(Stand: Anfang Juli 2005)

Länder- Übersicht	Registrierte Benutzer		Registrierte Fahrzeuge	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %
Gesamt	104.718	100	687.552	100
davon:				
Deutschland	69.089	66	385.532	56
Niederlande	7.855	8	51.398	8
Polen	4.485	4	35.230	5
Österreich	2.866	3	22.303	3
Spanien	2.568	2	17.531	3
Belgien	2.456	2	21.271	3
Tschechien	2.204	2	20.897	3
Italien	1.818	2	17.263	3
Frankreich	1.769	2	30.783	4
Dänemark	1.126	1	6.736	1
Sonstige	8.482	8	78.608	11

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr (12065); Toll Collect

Mit rund zwei Dritteln stammt die Mehrheit der registrierten Nutzer aus Deutschland, rund ein Drittel sind Gebietsfremde. Etwa 56 Prozent der registrierten Fahrzeuge sind in Deutschland zugelassen. Mit deutlichem Abstand folgen Nutzer bzw. Fahrzeuge aus den Niederlanden und Polen.

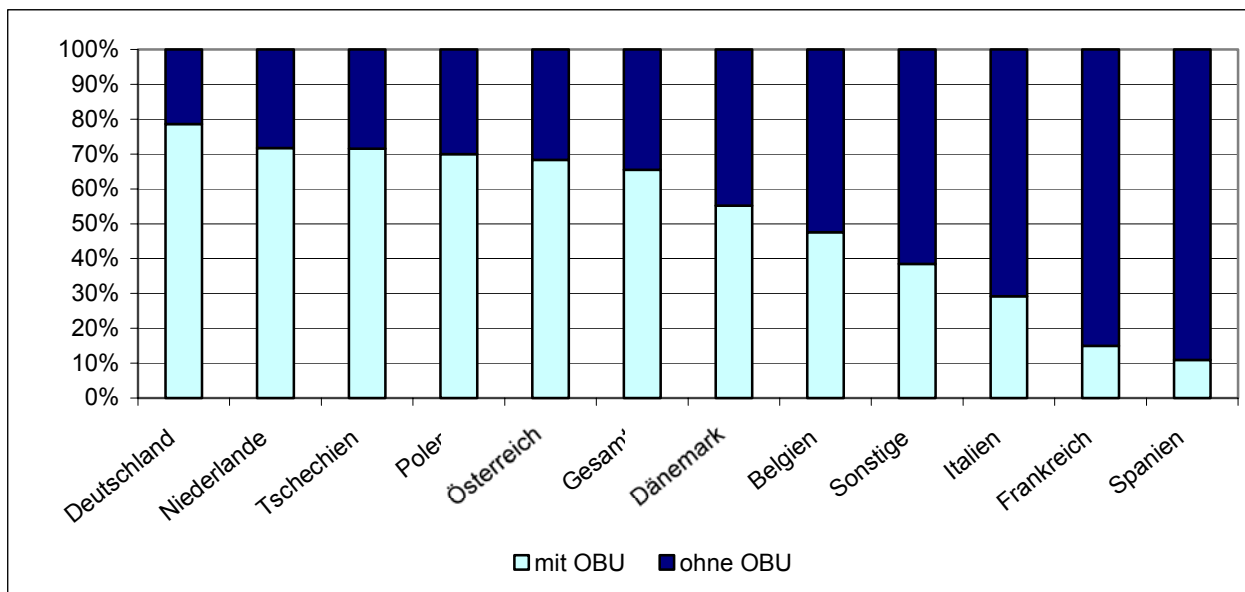
Wie aus der Tabelle zu errechnen ist, verfügen die inländischen Nutzer durchschnittlich über 5,6 registrierte Fahrzeuge. Demgegenüber haben ausländische Nutzer durchschnittlich 8,5 Fahrzeuge registrieren lassen.

Die geringere durchschnittliche Fahrzeuganzahl bei inländischen Unternehmen könnte darauf zurückzuführen sein, dass in Deutschland Transportunternehmen aller Größenklassen am automatischen Abbuchungsverfahren teilnehmen. Bei Gebietsfremden gilt dies ebenfalls für die großen Transportunternehmen mit regelmäßigen Deutschlandverkehren, während kleine Transportunternehmen noch den Aufwand der Registrierung scheuen und die Nutzung der Mautstellenterminals bevorzugen.

## 2.2 Einbau der Fahrzeuggeräte

Nach den schlechten Erfahrungen infolge der verschobenen Mauteinführung im Jahre 2003 erfolgte der Einbau der für die automatische Einbuchung notwendigen Fahrzeuggeräte (On-Board Unit, OBU) zunächst zögerlich. Zwischenzeitlich hat sich diese Entwicklung geändert. Anfang Juli 2005 waren von den 687.552 registrierten Fahrzeugen 450.296 (= 65 %) mit einer OBU ausgerüstet, d. h. durchschnittlich zwei von drei registrierten Fahrzeugen verfügten über eine OBU. Bei registrierten Fahrzeugen aus Deutschland ist der OBU-Anteil mit 79 Prozent im internationalen Vergleich am höchsten:

**Grafik 1:** Anteile der registrierten Fahrzeuge mit und ohne OBU nach ausgewählten Ländern in % (Stand: Anfang Juli 2005)



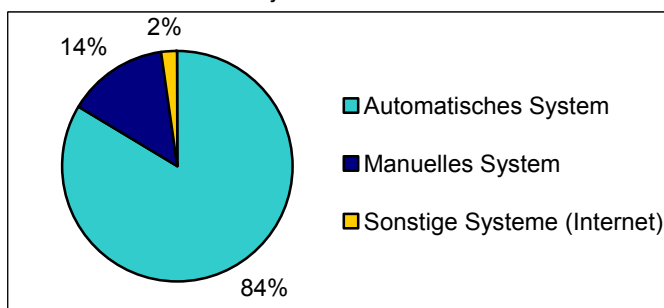
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr (22065); Toll Collect

Deutlich wird der hohe Anteil von OBU in Fahrzeugen aus Deutschlands östlichen Nachbarländern Tschechien und Polen sowie in Fahrzeugen aus den Niederlanden und Österreich. Der OBU-Anteil liegt hier bei 70 Prozent und damit über dem Gesamtdurchschnitt von 65 Prozent. Auf der anderen Seite ist der OBU-Anteil unter anderem in Fahrzeugen aus Frankreich und Spanien bislang vergleichsweise gering. Bemerkenswert ist insbesondere die hohe Anzahl registrierter Fahrzeuge aus Frankreich, die nicht mit einer OBU ausgerüstet sind. Von den bis Anfang Juli 2005 knapp 31.000 registrierten Fahrzeugen aus Frankreich waren lediglich 15 Prozent mit einer OBU ausgestattet. Demgegenüber liegt der Anteil der Einbuchungen über Internet bei französischen Unternehmen relativ hoch.

### 2.3 Einbuchung

Von Januar bis Juni 2005 wurden von Inländern und Gebietsfremden insgesamt rund 70 Mio. mautpflichtige Fahrten durchgeführt, wobei bei mehr als vier Fünfteln der Fahrten die Einbuchung über das automatische Verfahren mittels OBU erfolgte.

**Grafik 2:** Anteile der Fahrten nach bevorzugtem Einbuchungssystem im ersten Halbjahr 2005 in %

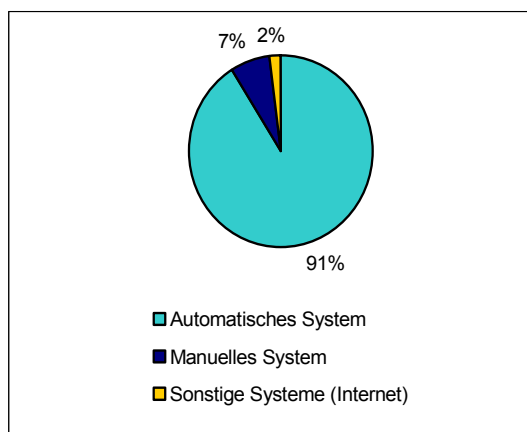


Quelle: Bundesamt für Güterverkehr (32065); Toll Collect

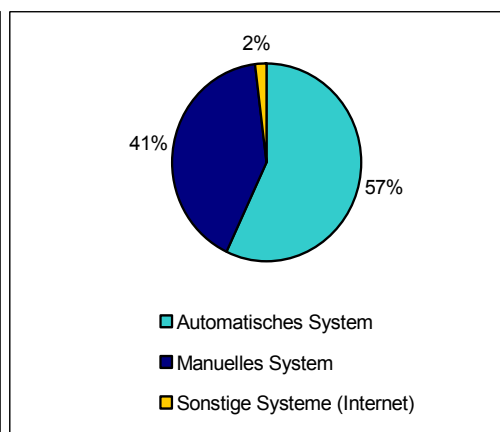
Bei näherer Betrachtung zeigen sich zwischen Inländern und Gebietsfremden Unterschiede im Hinblick auf die Frequentierung der verschiedenen Mauterhebungssysteme:

- Die im Rahmen der Marktbeobachtung befragten deutschen Transportunternehmen bevorzugen zur Mautentrichtung die automatische Einbuchung mittels On-Board Unit. Das System funktioniert nach Aussage der Unternehmen - von Einzelfällen abgesehen - ohne nennenswerte Probleme. Die anderen Verfahren zur Einbuchung sind für fast alle Gesprächspartner zu zeitaufwändig und zu umständlich, sie werden nur in Ausnahmefällen genutzt.
- Die Inländer haben im Betrachtungszeitraum rund 54,9 Mio. Fahrten (= 79 %) auf dem mautpflichtigen deutschen Autobahnnetz durchgeführt. Rund 91 Prozent dieser Fahrten wurden über das automatische Mauterhebungssystem abgewickelt. Lediglich bei 9 Prozent der Fahrten der Inländer erfolgte die Einbuchung über das manuelle Mauterhebungssystem, d. h. Mautstellen-Terminals oder über das Internet.
- Etwas anders stellen sich die Präferenzen bei der Einbuchung für die Gebietsfremden dar, die im 1. Halbjahr 2005 rund 14,9 Mio. mautpflichtige Fahrten (= 21 %) in Deutschland durchgeführt haben. Zwar wickelten sie mit rund 57 Prozent ebenfalls den Großteil dieser Fahrten über das automatische Mauterhebungssystem ab, eine hohe Bedeutung kam bislang jedoch auch den Einbuchungen über die Zahlstellen-Terminals zu. So wurden im Betrachtungszeitraum rund 41 Prozent der mautpflichtigen Fahrten der Gebietsfremden über die Zahlstellen-Terminals eingebucht. Andere Möglichkeiten zur Einbuchung, wie z. B. das Internet, wurden durch Gebietsfremde ebenfalls nur in geringerem Umfang genutzt.

**Grafik 3:** Anteile der Fahrten der **Inländer** nach bevorzugtem Einbuchungssystem im ersten Halbjahr 2005 in %



**Grafik 4:** Anteile der Fahrten der **Gebietsfremden** nach bevorzugtem Einbuchungssystem im ersten Halbjahr 2005 in %



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr (42065); Toll Collect

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr (52065); Toll Collect



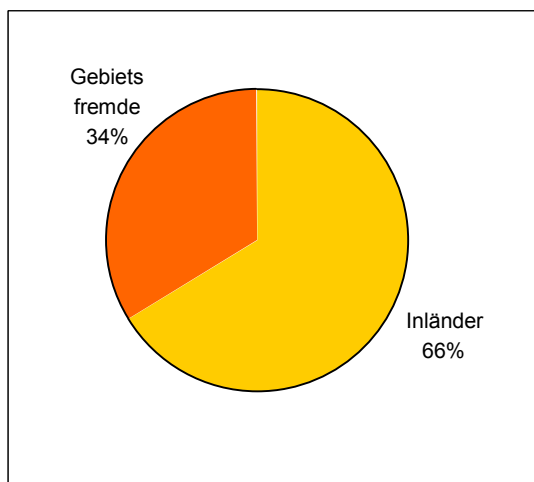
## 2.4 Mauteinnahmen und Fahrten nach Inländern und Gebietsfremden

Im 1. Halbjahr 2005 wurden aus der Maut insgesamt 1.398 Mio. EUR Einnahmen erzielt. Sie entsprechen damit den Erwartungen. Bis Ende des Jahres werden Einnahmen in Höhe von rund 3 Mrd. Euro erwartet.

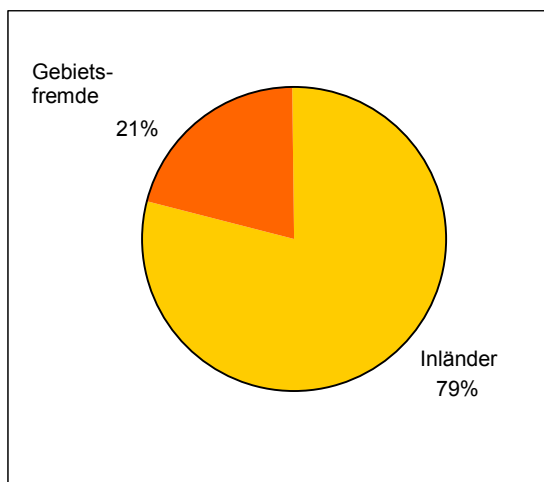
Bei der Hochrechnung der Mauteinnahmen ist zu berücksichtigen, dass sich die Beförderungsleistungen im Straßengüterverkehr in der zweiten Jahreshälfte meist leicht über den Leistungen der ersten Jahreshälfte bewegen. Dies ist vor allem auf die aufkommensstarken Herbstmonate zurückzuführen.

Von den im Betrachtungszeitraum insgesamt erzielten Einnahmen entfielen 928 Mio. EUR auf Inländer und 470 Mio. EUR auf Gebietsfremde. Die Verteilung der Einnahmen ist der Grafik 5 zu entnehmen.

Grafik 5: Anteile der **Mauteinnahmen** nach Inländern und Gebietsfremden im ersten Halbjahr 2005



Grafik 6: Anteile der mautpflichtigen **Fahrten** nach Inländern und Gebietsfremden im ersten Halbjahr 2005



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr (62065); Toll Collect    Quelle: Bundesamt für Güterverkehr (72065); Tollect

Im 1. Halbjahr 2005 wurden rund 70 Mio. mautpflichtige Fahrten durchgeführt. Davon entfielen rund 14,9 Mio. (= 21,3 %) auf gebietsfremde Fahrzeuge und rund 54,9 Mio. Fahrten (= 78,7 %) auf deutsche Fahrzeuge:

Der höhere prozentuale Einnahmeanteil der gebietsfremden Fahrzeuge im Vergleich zu deren Fahrtenanteil ist auf die im Durchschnitt größere zurückgelegte Entfernung bei Fahrten dieser Lkw durch/in Deutschland zurückzuführen. Während deutsche Unternehmen Fahrten im Nah-, Regional- und Fernbereich durchführen, handelt es sich bei den Fahrten der gebietsfremden Fahrzeuge vor allem um grenzüberschreitende Beförderungen oder Transitbeförderungen, die in der Regel über längere Strecken abgewickelt werden.

## 2.5 Mautabrechnung und Zahlungsabwicklung

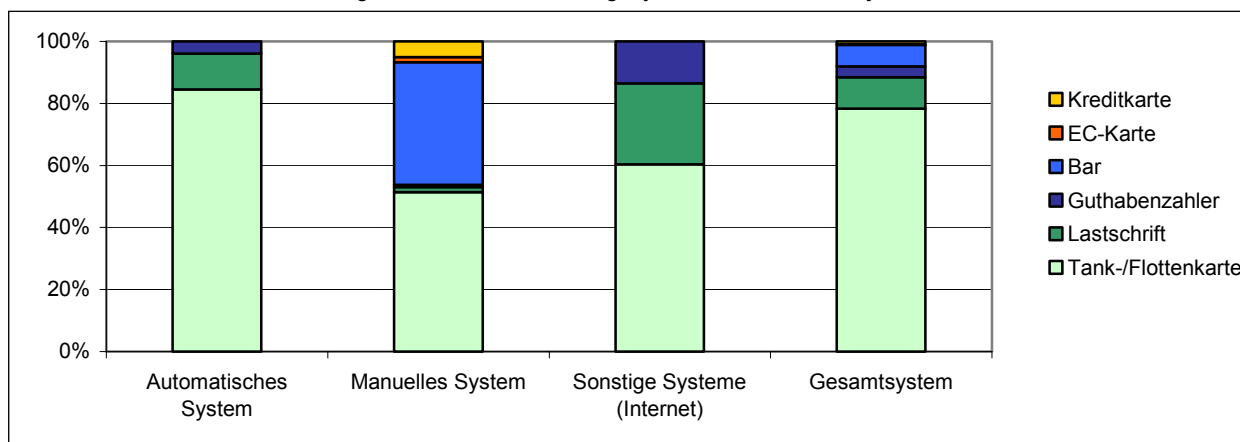
Die Mautabrechnung durch die Betreibergesellschaft Toll Collect erfolgt nach Auskunft der Unternehmen - von Einzelfällen abgesehen - zufriedenstellend.

Bei der Zahlungsabwicklung der Mautkosten bestehen keine größeren Schwierigkeiten. Die Untersuchung hat gezeigt, dass der weit überwiegende Anteil der Unternehmen die Zahlungsabwicklung der Mautgebühren über Tank- und Servicekartengesellschaften sowie mittels Lastschriftverfahren (sogen. LogPay-Verfahren) bevorzugt.

Der Grund hierfür liegt vor allem in dem durch die genannten Gesellschaften gewährten Zahlungsmodalitäten. So bieten diese Abrechnungsverfahren den Vorteil, dass das Zahlungsziel der Mautzahlung in der Regel um zwei Wochen bzw. einen Monat gegenüber der Direktabrechnung mit Toll Collect verlängert wird.

Die zwischenzeitlich vorliegenden Statistiken bestätigen diese Angaben. Bei der Zahlungsabwicklung kommt den Tank-/Flottenkarten und dem Lastschriftverfahren die mit Abstand größte Bedeutung zu. Lediglich an den Zahlstellen-Terminals findet Bargeld als weiteres Zahlungsmittel nennenswerte Verwendung:

Grafik 7: Einnahmen nach Zahlungsmittel und Einbuchungssystem im ersten Halbjahr 2005



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr (92065); Toll Collect

## 2.6 Kontrolle der Mautentrichtung

Ein wesentlicher Bereich des Mautsystems ist die Überwachung der Einhaltung der Mautpflicht. Das Bundesamt hat deshalb von Beginn des Jahres 2005 an intensive Kontrollen durchgeführt. Die Kontrolle erfolgt auf den Autobahnen mit Hilfe fest installierter automatischer Kontrollbrücken sowie in Form mobiler Kontrollen durch Mitarbeiter des Bundesamtes. Daneben finden Betriebskontrollen in den Unternehmen statt.

Im 1. Halbjahr 2005 wurden auf den Autobahnen insgesamt etwa 8,5 Mio. Fahrten überprüft. Bei insgesamt 70 Millionen mautpflichtigen Fahrten entspricht dies einer Kontrollquote von 12,2 Prozent. Die Verteilung der Kontrollen über Tages- und Nachtstunden sowie über die Wochentage orientiert sich an der langjährigen



zeitlichen Verkehrsverteilung, so dass die Wahrscheinlichkeit, in eine Kontrolle zu geraten, jederzeit etwa gleich hoch ist.

Nachdem in den ersten Tagen die Beanstandungsquote bei rund 8 Prozent lag, hat sie sich schnell auf weniger als 3 Prozent reduziert. Seit Februar 2005 liegt der Anteil der Mautpreller dauerhaft unter 2 Prozent. Dabei unterscheiden sich die Beanstandungsquoten bei deutschen und gebietsfremden Fahrzeugen nicht wesentlich voneinander.

Tabelle 2: Mautkontrollen durch BAG und TC Gesamt im ersten Halbjahr 2005

Monat	Kontrollierte Fahrzeuge	Beanstandete Fahrzeuge	Beanstandungsquote in %
Januar	1.592.884	32.803	2,1
Februar	1.204.041	19.931	1,7
März	1.184.754	16.152	1,4
April	1.319.512	19.820	1,5
Mai	1.276.529	22.523	1,8
Juni	1.914.444	31.475	1,6
Gesamt	8.492.164	142.704	1,7

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr (122065), Toll Collect

### 3 Betriebswirtschaftliche Aspekte

#### 3.1 Weiterbelastung der Mautkosten an die Auftraggeber

Viele Unternehmen sahen der Mauteinführung mit großer Sorge entgegen, da Unsicherheit über die betriebs- und verkehrswirtschaftlichen Auswirkungen bestand. Zentrale Fragestellung war in diesem Zusammenhang, in wie weit die Kosten der Maut von den Auftraggebern übernommen werden. Ein halbes Jahr nach Einführung der Maut zeigt sich ein differenziertes Bild hinsichtlich der Weiterbelastung der Maut für Lastfahrten, der Maut für Leerfahrten sowie der sonstigen mautbedingten Kosten.

Danach konnte die weit überwiegende Anzahl der Transportunternehmen im Bereich des Ladungsverkehrs in den ersten Monaten der Mauterhebung die Mautkosten für die Lastkilometer nahezu vollständig an die Auftraggeber (Speditionen / verladende Wirtschaft) weitergeben. Dies gilt insbesondere im Verhältnis zu Stammkunden oder bei festen Touren.

In einigen Marktbereichen ist es schwierig, die Mautkosten für die Lastkilometer in voller Höhe an Auftraggeber weiterzuberechnen. So gestalteten sich die Mautverhandlungen mit Auftraggebern aus Branchen, die Produkte mit geringen Gewinnmargen erzeugen (z. B. Herstellung bestimmter Lebensmittel), die erheblich unter der konjunkturellen Situation in Deutschland leiden (z. B. der Baubranche) oder die mit ihren Produk-



ten in starker Konkurrenz zu Anbietern aus günstigeren Produktionsstandorten stehen, besonders problematisch.

Auch bei Ladungsverkehren auf dem Spotmarkt ist der Druck auf Transportunternehmen, die Mautkosten selbst zu tragen, hoch. Dies gilt insbesondere bei Beförderungen, die über Frachtenbörsen (Frachtenbörsen von Speditionen/Großverladern mit begrenztem Nutzerkreis oder öffentliche Frachtenbörsen) vermittelt werden. Die hier regelmäßig pauschal (inklusive Maut) angebotenen Beförderungsentgelte sind für viele Transportunternehmen nicht kostendeckend.

Daneben ist es für im Nah- und Regionalbereich tätige Transportunternehmen teilweise schwer, die Mautkosten für die Lastkilometer an ihre Auftraggeber weiterzubelasten, da sie durch die auftraggebenden Unternehmen auf Alternativen zur Autobahnnutzung hingewiesen werden.

Im Bereich des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs können deutsche Transportunternehmen unter Berücksichtigung der Maut häufig keine kostendeckenden Beförderungsentgelte erzielen. Ursache hierfür ist vor allem der seit der EU-Osterweiterung bestehende ausgeprägte Preisdruck insbesondere durch Transportunternehmen aus den neuen EU-Staaten. Durch die im Vergleich zu deutschen Transportunternehmen niedrigere Kostenbelastung der im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr tätigen Transportunternehmen aus den neuen EU-Staaten ist es diesen möglich, auch wenn sie die Maut nicht weiterberechnen, kostendeckende Beförderungsentgelte anzubieten, die unter dem für deutsche Transportunternehmen kostendeckenden Niveau liegen.

Bei grenzüberschreitenden Beförderungen fiel im Rahmen der Marktbeobachtung auf, dass die Bereitschaft, in Deutschland entstandene Mautkosten für Lastkilometer zu zahlen, je nach Nationalität des Auftraggebers unterschiedlich ausgeprägt ist: Grundsätzlich sind ausländische Auftraggeber (z. B. aus den Niederlanden oder aus Österreich) eher bereit, in Deutschland angefallene Mautkosten für Lastkilometer zu zahlen als deutsche Auftraggeber. Eine Ausnahme bilden hier französische Auftraggeber. Umgekehrt erstatten deutsche Auftraggeber eher die in Österreich entstandenen Mautkosten (die mehr als doppelt so hoch sind wie in Deutschland) als österreichische Auftraggeber.

Die Maut für Leerkilometer geht bei den im Rahmen der Sonderuntersuchung besuchten Transportunternehmen in den meisten Fällen zu Lasten der Transportunternehmen. Dabei ist der Anteil der Leerfahrten bei den Transportunternehmen je nach Tätigkeitsschwerpunkt sehr unterschiedlich. Geht man von einem durchschnittlichen Leerfahrtenanteil von 11 Prozent (bezogen auf die gefahrenen Kilometer, vgl. Abschnitt 4.1.1) im Fernverkehr aus, wird ein im Fernverkehr tätiges Transportunternehmen je Lastzug mit etwa 1.360 € Maut im Jahr für Leerfahrten belastet, wenn es diese Kosten nicht an seine Auftraggeber weiterberechnen kann<sup>1</sup>. Aufgrund höherer Leerfahrtenanteile und geringerer Anteile an mautpflichtigen Strecken lässt sich diese Berechnung nicht auf den Regional- und Nahbereich übertragen.

<sup>1</sup> Berechnungsgrundlage: Fahrzeug oder Fahrzeugkombination mit vier oder mehr Achsen, jährliche Fahrleistung von 135.000 km, davon rund 100.000 km auf dem deutschen Autobahnnetz, durchschnittliche Mauthöhe von 12,4 Cent/km.



Eine teilweise oder vollständige Übernahme der Maut durch den Auftraggeber auch für Leerfahrten zeigte sich insbesondere bei der Gestellung von Spezialfahrzeugen, die von ihrer Art her einen besonders hohen Leerfahrtenanteil verursachen (z. B. Tank- und Silofahrzeuge). So wurde bei Tankfahrzeugen über eine Kostenübernahme für die Fahrt bis zur nächsten Tankreinigungsanlage berichtet. Auch wenn die Kundenbindung besonders stark ausgeprägt ist, z. B. bei Beförderungen in Zusammenhang mit umfangreichen logistischen Zusatzleistungen, werden die Mautkosten für Leerkilometer teilweise oder vollständig übernommen. Darüber hinaus übernehmen Auftraggeber eher Maut für Leerkilometer, wenn Beförderungen in periphere Gebiete gehen, in denen ein Angebot an Rückladungen kaum besteht.

Die sonstigen Kosten im Zusammenhang mit der Maut konnten die befragten Transportunternehmen im Bereich des Ladungsverkehrs in den seltensten Fällen an die Auftraggeber weitergeben. Hierzu zählen kontinuierlich anfallende erhöhte Personalkosten (z. B. zur Kontrolle der Mautabrechnungen, Mitarbeiterschulungen) und erhöhte Finanzierungskosten. Daneben sind Kosten für die Anschaffung von Software zu berücksichtigen.

Anders als im bisher beschriebenen Bereich der Ladungsverkehre wird die Maut bei Stückgut- und Teilladungsverkehren in den meisten Fällen über eine prozentuale Erhöhung der Beförderungsentgelte, Kilometersatz je mautpflichtigem Lastkilometer oder auf Grundlage haus- oder verbandsinterner Preisempfehlungen an die auftraggebenden Unternehmen weiterberechnet. Transportunternehmen oder im Selbsteintritt tätige Speditionen müssen bei Stückgut- und Teilladungsverkehren aufgrund der hohen Anzahl der Auftraggeber pro Ladung hier regelmäßig einen kleineren Anteil an den Mautkosten tragen als im allgemeinen Ladungsverkehr tätige Unternehmen. Dazu trägt auch der bei diesen Verkehren meist geringere Anteil der Leerkilometer bei.

Ein halbes Jahr nach der Mauteinführung hat es bei den meisten bei Mauteinführung getroffenen Weiterberechnungsvereinbarungen in längerfristigen Verträgen (im Ladungs- und Stückgutbereich) noch keine Änderungen gegeben. Im Rahmen der Marktbeobachtung besuchte Transportunternehmen und Speditionen befürchteten jedoch weitere Forderungen über Nachverhandlungen oder weitere Neuausschreibungen in den nächsten Monaten mit entsprechend negativen Auswirkungen auf das Entgeltniveau (inklusive Maut).

### **3.2 Weiterbelastung der gestiegenen anderen Kosten an die Auftraggeber**

Vor der Einführung der Maut konnte die Mehrzahl der Transportunternehmen, mit denen das Bundesamt Marktgespräche führte, trotz erheblich gestiegener Kosten - insbesondere Kraftstoffkosten - über einen längeren Zeitraum keine Erhöhung ihrer Beförderungsentgelte erreichen. Die Unternehmen wurden immer wieder auf die anstehenden Mautverhandlungen verwiesen. Teilweise trat in den Monaten vor der Mauteinführung sogar eine entgegen laufende Entwicklung ein: In nicht wenigen Fällen haben nach Aussage besuchter Transportunternehmen ihre Auftraggeber die bevorstehende Erhebung der Maut zum Anlass genommen, Beförderungsaufträge neu auszuschreiben und so die Beförderungsentgelte trotz gestiegener Kosten weiter



zu drücken, um auf diese Weise eine noch bessere Ausgangsposition für die Mautverhandlungen zu erhalten.

Die Hoffnung der betroffenen Unternehmen, im Rahmen der Mautverhandlungen Ende 2004/Anfang 2005 neben der Maut zumindest einen Teil der allgemeinen Kostenerhöhungen an ihre Auftraggeber weitergeben zu können, hat sich in den meisten Fällen nicht erfüllt. Nur ein kleinerer Teil der Unternehmen konnte im Rahmen der Verhandlungen Treibstoffzuschläge durchsetzen oder Preisgleitklauseln für Treibstoff in die Entgelte integrieren.

Bei der Betrachtung der gestiegenen Kosten ist vor allem die Entwicklung der Treibstoffkosten von Bedeutung: Im ersten Halbjahr 2005 lag der durchschnittliche Abgabepreis für Dieselkraftstoff an Großverbraucher<sup>2</sup> mit 0,83 € rund 15 % über dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraumes. Bei einem Fahrzeug mit einer jährlichen Fahrleistung von 135.000 km und einem angenommenen Verbrauch von 35 Litern pro 100 km fallen bei diesem Abgabepreis für Dieselkraftstoff jährlich ca. 5.100 € Mehrkosten durch höhere Treibstoffpreise an.

### 3.3 Rechnungserstellung

Die Erkenntnisse hinsichtlich der Behandlung der Mautkosten bei der Rechnungserstellung zeigen ein halbes Jahr nach Einführung der Lkw-Maut ein verändertes Bild: Während noch zu Beginn des Jahres 2005 die Mautkosten in den Beförderungsabrechnungen regelmäßig getrennt ausgewiesen wurden, werden sie zwischenzeitlich mehr und mehr mit den Beförderungsentgelten in einer Summe erfasst.

Diese Entwicklung zeigt sich insbesondere im Ladungsverkehr und bei der Transportvermittlung im Rahmen von Frachtenbörsen - vor allem im Bereich des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs. Viele Frachtzahler wollen nur noch über einen kompletten und damit insgesamt vergleichbaren Transportpreis verhandeln. Hierbei spielt auch eine Rolle, dass viele Auftraggeber, unabhängig von den Mautkosten, produktbezogene oder verpackungsbezogene Beförderungsentgelte wünschen, um so eine bessere Kalkulationsgrundlage zu erhalten.

Die Mautkostenabrechnung im Sammelgutverkehr für Stückgut und Teilladungen erfolgt meist anhand von unternehmens- oder verbandsinternen Preisempfehlungen, die auf der Rechnung separat ausgewiesen werden. Diese Sätze zur Weiterberechnung der Lkw-Maut an die Auftraggeber beinhalten in der Regel neben den direkten Mautkosten der Lastfahrten auch Anteile für Leerfahrtenmaturen sowie indirekten Kosten der Lkw-Maut.

Der Trend zur pauschalen Berechnung wird von den Transportunternehmen unterschiedlich beurteilt. Während viele Unternehmen die Mautkosten regelmäßig als festen Bestandteil in ihrer Kosten- und Preiskalkulation berücksichtigen und - soweit vereinbart - weiterberechnen, ist die Darstellungsweise der Maut-Kosten in

<sup>2</sup> Quelle: Statistisches Bundesamt; Preise für leichtes Heizöl, schweres Heizöl, Motorenbenzin und Dieselkraftstoff, Juni 2005.



der Transportabrechnung für sie von nachrangiger Bedeutung. Demgegenüber befürchten andere Unternehmen die fehlende Transparenz pauschaler Rechnungsbeträge. Sie sehen bei Zunahme der pauschalen Berechnungen die Gefahr, dass die Auftraggeber bei künftigen Preisverhandlungen versuchen werden, den Gesamtbetrag der Beförderungsleistung (inklusive Maut) zu verringern. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass bei einer künftigen Erhöhung der Mautsätze pauschale Gesamtentgelte wahrscheinlich weniger leicht angepasst werden können als einzeln ausgewiesene Mautkosten.

Zu Beginn der streckenbezogenen Mauterhebung haben neben den Transportunternehmen auch die meisten Auftraggeber darauf bestanden, dass die Mautkosten auf der Rechnung getrennt ausgewiesen werden, um so einen Überblick über die Größenordnung der zusätzlichen Kosten zu erhalten. Diese Verfahrensweise hatte für die Transportunternehmen den Vorteil, dass die Gegenüberstellung der entstandenen Mautkosten mit den Erstattungen durch die Auftraggeber relativ leicht erfolgen konnte. Die Einbeziehung der Maut in pauschale Transportpreise erschwert dagegen die Gegenüberstellung der Mautkosten mit den Mauterstattungen, zumal viele Transportunternehmen nicht über ein permanentes Maut-Controllingsystem verfügen.

### 3.4 Vorfinanzierung der Maut

Die Diskussionen im Vorfeld der Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut konzentrierten sich neben der Übernahme der Mautkosten durch die Auftraggeber vor allem auf die Vorfinanzierung der Maut. Viele Unternehmen befürchteten, dass die Entrichtung der Maut und der Zahlungseingang vom Auftraggeber zeitlich deutlich auseinander fielen und sie so eine Vorfinanzierung leisten müssten. Bedingt durch die geringe Eigenkapitalausstattung im Verkehrsgewerbe bedeutete dies für viele Unternehmen die Notwendigkeit zur Aufnahme von Zwischenkrediten und damit einen zusätzlichen Zinsaufwand. Nach den im Rahmen der Marktbeobachtung gewonnenen Erkenntnissen haben sich diese Befürchtung bisher nur in begrenztem Umfang bestätigt.

Der Grund hierfür liegt vor allem an den von den Tank- und Servicegesellschaften angebotenen Dienstleistungen. Diese Gesellschaften reichen die Sammelrechnungen von Toll Collect, auf Wunsch in spezifizierter Form, an den Mautschuldner weiter und buchen nach einer vereinbarten Zeitphase die Maut vom Konto des Transportunternehmers ab. Sie erleichtern damit einerseits die Organisation und die Kontrolle der Zahlungsabwicklung und bieten Kostentransparenz. Primär wird die Dienstleistung jedoch auf Grund der von den Gesellschaften gewährten verlängerten Zahlungsziele in Anspruch genommen. Der Zeitraum zwischen Rechnungserhalt von Toll Collect und Mautzahlung zögert sich für den Transportunternehmer hierdurch in der Regel um etwa 14 Tage hinaus.

Neben der Zahlungsweise der Mautgebühren über die Tank- und Servicegesellschaften können registrierte Nutzer auch das Lastschriftverfahren (sog. LogPay-Verfahren) wählen, das zur Zeit allein über eine Tochtergesellschaft der Deutschen Verkehrs-Bank AG angeboten wird. Bei dem LogPay-Verfahren besteht ebenfalls ein verlängerter Zeitraum zwischen mautpflichtiger Fahrt und Mautentrichtung. Die Maut wird hierbei in der Regel einmal im Monat abgerechnet.

Darüber hinaus wird von einem Teil der Unternehmen die Barzahlung sowie die sogenannte Guthabenabrechnung gewählt. Bei einer vereinbarten Guthabenabrechnung unterhält der Benutzer ein Guthaben, welches zum Ausgleich der Maut erforderlich ist und im voraus auf das von Toll Collect angegebene Konto einzuzahlen oder zu überweisen ist. Da diese Zahlungsweise dem Transportunternehmer eine erhöhte Liquidität abverlangt, wird diese Zahlungsweise relativ selten gewählt. Die Guthabenabrechnung erfolgt meist dann, wenn die Voraussetzungen der vorgenannten anderen Zahlungsweisen (ausreichende Bonität) nicht vorliegen.

Durch die Ausdehnung der Zahlungsfrist bei den erstgenannten beiden Verfahren wird die Zeitspanne zwischen der Mautzahlung/-abbuchung und dem Zahlungseingang der Beförderungsentgelte durch die Auftraggeber bei den Verkehrsunternehmen verkürzt oder vermieden. Gleichwohl müssen viele Unternehmen eine Vorfinanzierung der Maut übernehmen. Je nach Zahlungsmoral der Auftraggeber kommt es in einigen Fällen vor, dass durch die Inanspruchnahme der Service-Gesellschaft keine Finanzierungslücke entsteht. In einigen Fällen kann die Lücke aufgrund der schlechten Zahlungsmoral allerdings auch sechs und mehr Wochen betragen. Im Idealfall verfügt das Transportunternehmen bei zeitnahe Zahlung durch den Kunden schon vor der eigenen Mautzahlung über den an Toll Collect bzw. an die Tank- und Servicegesellschaften zu zahlenden Mautbetrag.

Zu langen Zahlungszielen kommt es häufig bei Beförderungen, die auf dem sogenannten Spot-Markt bzw. über Frachtenbörsen akquiriert werden. Die Zahlungsziele der Auftraggeber liegen hier im Bereich von 60 bis 90 Tagen. Ebenfalls zeigt sich die schlechte Zahlungsmoral häufig bei Transportaufträgen im grenzüberschreitenden Verkehr, denn in- und ausländische Frachtzahler beanspruchen hier zum Teil sehr lange Zahlungsziele.

### **3.5 Auswirkung der Mauteinführung auf die Ertragslage deutscher Transportunternehmen und Speditionen**

Die Ausführungen in den vorangegangenen Abschnitten belegen bereits, dass sich die Einführung der Lkw-Maut auf die Ertragslage der Teilnehmer des Güterkraftverkehrsmarktes sehr unterschiedlich ausgewirkt hat. So sehen sich viele kleinere Transportunternehmen, die regelmäßig von größeren und mittelständischen Speditionen als Subunternehmen eingesetzt werden, genötigt, einen Teil der direkten und indirekten Mautkosten selbst zu tragen. Im Bereich der Ladungsverkehre werden, mit einigen Einschränkungen, die Mautkosten zwar für die Lastkilometer nahezu vollständig von den Auftraggebern getragen. Maut für Leerkilometer sowie administrative Kosten werden im Allgemeinen jedoch nur in bestimmten Marktsegmenten gezahlt, so dass sich diese Kostenpositionen vielfach ertragsmindernd für die Transportunternehmen auswirken.

Ungleich positiver stellt sich die Lage für Speditionsunternehmen dar. Im Rahmen der Abwicklung von Ladungsverkehren ohne Selbsteintritt stellen die Mautkosten aus Sicht der Speditionsunternehmen regelmäßig einen durchlaufenden Posten dar, der sich neutral auf deren Ertragslage auswirkt. Im Bereich der Stückgut-





und Teilladungsverkehre berechnen die Speditionen die Mautkosten in der Regel über eine prozentuale Erhöhung, einen Kilometersatz pro Lastkilometer oder anhand haus- bzw. verbandsinterner Preisempfehlungen und stellen ihren Auftraggebern den entsprechenden Betrag in Rechnung. Dieser liegt mitunter über dem Satz der anschließend seitens der Speditionen an die für die Beförderungen eingesetzten Subunternehmen gezahlt wird. Letztere erhalten lediglich die Maut für die Lastkilometer. Im Selbsteintritt werden von größeren Speditionen im Allgemeinen nur noch lukrative Beförderungen mit geringem Leerfahrtenanteil gefahren.

Wesentlich stärker als die direkten und indirekten Mautkosten belasten gegenwärtig jedoch die hohen Kraftstoffpreise die Kostenseite der Unternehmen. Letzteren ist es im Allgemeinen kaum möglich, die im Verlauf der letzten Monate deutlich gestiegenen Dieselpreise in Form höherer Beförderungsentgelte an ihre Auftraggeber weiterzugeben. Unternehmen, die im grenzüberschreitenden Verkehr aktiv sind, spüren auf der Einnahmeseite zudem den Preisdruck osteuropäischer Wettbewerber.

Auf die Mauteinführung und die steigenden Kraftstoffkosten reagierten die deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen im 1. Halbjahr 2005 vor allem mit erneuten Effizienzsteigerungen. Wie dem Kapitel über die Auslastung der Transportkapazitäten zu entnehmen ist, konnten sie ihren Leerfahrtenanteil abermals reduzieren. Dieses gelang unter anderem dadurch, dass Transportunternehmen ihre Beförderungsabläufe in Zusammenarbeit mit ihren Auftraggebern weiter optimieren konnten.

Dennoch ist insgesamt festzustellen, dass die Einführung der Maut in Verbindung mit den hohen Kraftstoffpreisen und der EU-Osterweiterung bei vielen deutschen Transportunternehmen zu einer weiteren Anspannung der finanziellen Lage geführt hat. Angesichts dieser Situation blicken viele Transportunternehmen mit Sorge auf die in absehbarer Zeit in deutsches Recht umzusetzende EU-Arbeitszeitrichtlinie, zeichnet sich doch bereits heute ab, dass mit deren Inkrafttreten weitere finanzielle Belastungen auf die Güterkraftverkehrsunternehmen zukommen werden.

Für den Zeitraum Januar bis Mai 2005 lässt sich gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum zwar keine deutliche Erhöhung der Anzahl der Insolvenzverfahren bei Transportunternehmen feststellen<sup>3</sup>. Es fällt jedoch auf, dass die Zahl der Gewerbeabmeldungen im 1. Quartal 2005 sowohl bei kleinen als auch bei größeren Unternehmen des Güterkraftverkehrsgewerbes im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich zugenommen hat<sup>4</sup>.

### 3.6 Mautermäßigungsverfahren

Wie bereits zu Beginn ausgeführt, steht das deutsche Transportgewerbe dem Grundgedanken der Maut durchaus positiv gegenüber. Es geht allerdings davon aus, dass neben der Verwendung der Mauteinnahmen für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auch das angekündigte Mautermäßigungsverfahren (MEV)

<sup>3</sup> Quelle: Statistisches Bundesamt; Tab. 3.1 Unternehmensinsolvenzen nach Wirtschaftsbereichen Jan.-Mai 2005

<sup>4</sup> Quelle: Statistisches Bundesamt; Fachserie 2 Reihe 5 Gewerbeanzeigen nach Wirtschaftsbereichen, 1. Quartal 2005



zum Abbau von Doppelbelastungen durch Mineralölsteuer und Maut umgesetzt wird. Das MEV im Umfang von 600 Mio. € pro Jahr soll zur besseren Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in der EU beitragen.

Grundgedanke des MEV ist die teilweise Berücksichtigung von in Deutschland bezahlter Mineralölsteuer bei der Maut, da die Mineralölsteuer bereits einen Beitrag zu den Infrastrukturkosten beinhaltet. Die Erstattung soll gezielt diejenigen begünstigen, die durch Tanken in Deutschland bereits einen Beitrag zu den durch den Lkw-Verkehr verursachten Kosten geleistet haben.

Die Meinungen der Verkehrsunternehmen über die Vorteilhaftigkeit einer solchen Maßnahme gehen gleichwohl auseinander. Aufgrund der Kostenbelastung durch die Einführung der Maut und des aktuell hohen Dieselpreises hoffen vor allem die im Binnenverkehr tätigen Unternehmen auf eine schnellstmögliche Kostenentlastung durch den Staat. Demgegenüber befürchtet ein Teil der Unternehmen, dass mit Hinweis auf das MEV ein weiterer Preisdruck von Seiten der Auftraggeber entstehen könnte. Außerdem wird auf möglichen zusätzlichen administrativen Aufwand im Zusammenhang mit der Durchführung des MEV hingewiesen.

Unternehmen, die vor allem im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs tätig sind, nehmen den größten Teil der Fahrzeugbetankung in Verbindung mit Auslandsfahrten in den kostengünstigeren Nachbarstaaten vor. Sie erreichen so eine weit höhere Kostenentlastung als durch das angestrebte Verfahren. Eine Änderung des Tankverhaltens ist bei diesen Unternehmen durch die Einführung des MEV kaum zu erwarten.

## **4 Verkehrswirtschaftliche Aspekte**

### **4.1 Auslastung der Transportkapazitäten**

Im Zusammenhang mit der Einführung der streckenabhängigen Maut ist oft die Erwartung geäußert worden, dass die Maut zu einem effizienteren Fahrzeugeinsatz hinsichtlich des Anteils der Lastkilometer an der gesamten Fahrleistung sowie der gewichtsmäßigen Auslastung der Fahrzeuge führen wird. Bei der Beurteilung der ersten statistischen Ergebnisse hierzu sind die langjährigen Trends zu berücksichtigen.

#### **4.1.1 Ausnutzung der angebotenen Fahrleistung**

Im Jahr 2004 wurden mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr insgesamt 28,5 Mrd. Kilometer (Last- und Leerkilometer) zurückgelegt. Dabei stieg erstmals seit 1999 die Fahrleistung mit Ladung wieder spürbar an und erreichte 22,5 Mrd. Lastkilometer. Gleichzeitig hielt der seit mehr als zehn Jahren anhaltende Trend einer abnehmenden Anzahl zurückgelegter Leerkilometer weiter an und erreichte 2004 einen Wert von insgesamt 5,9 Mrd. Leerkilometern. Bei der Ausnutzung der angebotenen Fahrleistung führt dies zu einem kontinuierlich wachsenden Anteil der Lastkilometer gegenüber den Leerkilometern. In den letzten zehn Jahren erhöhte sich so der Lastfahrtenanteil um durchschnittlich ei-



nen Prozentpunkt pro Jahr und lag im Jahr 2004 bei insgesamt 79,2 Prozent<sup>5</sup>. Diese Entwicklung bestätigten die Unternehmer in den Marktgesprächen des Bundesamtes. Der zunehmende Kostendruck - insbesondere in Form gestiegener Dieselpreise - hat die Transportunternehmen auch im Jahr 2004 veranlasst, Streckenoptimierungen vorzunehmen, Beförderungsabläufe in Zusammenarbeit mit den Auftraggebern so zu gestalten, dass Hin- und Rückbeförderungen besser zueinander passen, sowie zusätzliche Rückladungen über Internet-Frachtbörsen oder durch Kooperationen mit anderen Unternehmen zu akquirieren.

Für die ersten drei Monate des Jahres 2005 weist die Statistik eine spürbare Abweichung vom langjährigen Trend aus. Statt der durchschnittlichen Zunahme des Lastfahrtenanteils um etwa einen Prozentpunkt pro Jahr hat sich der Lastfahrtenanteil in diesem Zeitraum gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um insgesamt 2,1 Prozentpunkte auf 82,1 Prozent verbessert. Im Fernbereich lag der Anteil der Lastfahrten erstmals über 90 Prozent, und im Regionalbereich fanden knapp 65 Prozent der Fahrten mit Ladung statt. Dies ergibt sich bei zurückgegangener Gesamtfahrleistung vor allen Dingen aus einem überproportionalen Rückgang der Leerfahrten um insgesamt etwa 15 Prozent. Nach den Ergebnissen der Marktgespräche sind diese Effizienzsteigerungen auf eine Intensivierung der vorgenannten Optimierungsmaßnahmen wegen der Einführung der Maut sowie auf Grund der nach wie vor extrem hohen Dieselpreise zurückzuführen.

#### 4.1.2 Gewichtsmäßige Auslastung der Lastkraftfahrzeuge

Weniger aussagekräftig im Hinblick auf die Einführung der streckenabhängigen Maut sind die statistischen Ergebnisse zur gewichtsmäßigen Auslastung - angebotene Nutzlast zur Durchführung der Beförderungen - der eingesetzten Lastkraftfahrzeuge. Wie in den Vorjahren sank im Jahr 2004 und in den ersten drei Monaten des Jahres 2005 die durchschnittliche gewichtsmäßige Auslastung der eingesetzten Fahrzeuge weiter und lag zuletzt bei 58,8 Prozent<sup>6</sup>.

Hier stehen sich zwei zum Teil gegenläufige Entwicklungen gegenüber. Zum einen bemühen sich die Transportunternehmen, ihre Fahrzeuge optimal auszunutzen, um die Kosten des Fahrzeugeinsatzes - insbesondere Treibstoff- und Mautkosten - möglichst gering zu halten. Auf der anderen Seite ist der Struktureffekt bei den beförderten Gütern zu berücksichtigen: durch technischen Fortschritt und geänderte Nachfragegewohnheiten der Konsumenten nimmt der Anteil der höherwertigen Beförderungsgüter im Zeitablauf zu, und höherwertige Waren haben regelmäßig niedrigere spezifische Gewichte als einfache Güter oder Grundstoffe. So liegt die durchschnittliche gewichtsmäßige Auslastung im Nahbereich und im Regionalbereich mit ihren größeren Anteilen an Baustoffbeförderungen höher als im Fernbereich, im dem vergleichsweise mehr höherwertige Güter befördert werden. Daneben behindern die seitens der Auftraggeber vorgegebenen Zeitfenster für die Durchführung eines Transportauftrages sowie die geringen Kapazitäten von Pufferlagern in vielen Fällen die optimale Auslastung der Fahrzeuge. Negativ auf die Fahrzeugauslastung können sich zusätzlich konjunkturelle Entwicklungen auswirken, wenn das Auftragsvolumen einzelner Auftraggeber schrumpft oder Kunden aus dem Markt ausscheiden.

<sup>5</sup> Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8.

<sup>6</sup> Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8.



Insgesamt scheint die Einführung der streckenabhängigen Maut nach den ersten vorliegenden Ergebnissen positive Effekte auf die Vermeidung von Leerfahrten von Lastkraftfahrzeugen zu haben, während sich die Auswirkungen auf die Auslastung der eingesetzten Fahrzeuge noch nicht eindeutig erkennen lassen.

#### **4.2 Maut-Ausweichverkehre**

Gegenstand der anhaltenden Diskussion ist auch die Frage, inwieweit durch die Einführung der Maut eine Verkehrsverlagerung von den Autobahnen auf das nachgeordnete Straßennetz erfolgt ist. Dabei gehen die Meinungen über den Umfang dieser Ausweichverkehre stark auseinander.

Nach den Ergebnissen der Marktgespräche dürfte der Umfang der Ausweichverkehre insgesamt relativ gering sein, sich dabei aber auf bestimmte Streckenabschnitte des nachgeordneten Straßennetzes konzentrieren. Genauere Daten hierzu werden voraussichtlich erst nach Abschluss der entsprechenden Untersuchung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen im weiteren Verlauf dieses Jahres vorliegen.

Als Gründe, die Autobahn regelmäßig nicht zum Zwecke der Mauteinsparung zu verlassen, nannten die befragten Unternehmen insbesondere nicht vertretbare Zeitverluste (durch Auftraggeber vorgegebene Zeitfenster) sowie höhere Gesamtkosten (zusätzliche Personalkosten, höherer Kraftstoffverbrauch, verstärkter Verschleiß an den Fahrzeugen) einer solchen Alternative. Die potentiellen Mauteinsparungen können die höheren anderen Kosten der Mautumfahrung in diesen Fällen nicht ausgleichen.

Demgegenüber nannten angesprochene Unternehmen folgende Gründe für ein Umfahren von Autobahnabschnitten im Einzelfall: Die Autobahn stellt einen deutlichen Umweg im Vergleich zur Benutzung der Bundes- oder Landstraße dar, es gibt autobahnähnlich ausgebaute Bundes-/Landstraßen oder ausländische Autobahnen parallel zu Autobahnabschnitten, die Zeitfenster für die Durchführung der Beförderung sowie die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten der eingesetzten Kraftfahrer lassen die Umfahrung zu, die nachgeordneten Straßen werden ausschließlich zu verkehrsarmen Tageszeiten (nachts) benutzt, das Verlassen der Autobahn dient der Umfahrung von Staus auf der Autobahn. Das Ausweichen von der Autobahn erfolgt meist auf dem ersten oder letzten Teilstück einer Fernverkehrsbeförderung sowie im Regional- und Nahverkehr. Mehrere dieser Gründe zur Umfahrung von Autobahnabschnitten gelten unabhängig von der Mautpflicht und haben die Kraftfahrer bereits vor der Mauteinführung zum Verlassen der Autobahn bewogen. Daneben führten einzelne Ansprechpartner aus, dass sie Anfang des Jahres 2005 Erfahrungen mit der Umfahrung der Autobahnen gesammelt hätten und nach Vorliegen der ersten Nachkalkulation der Kosten zu den früheren Beförderungsabläufen zurückgekehrt seien.

#### **4.3 Verlagerungen vom Werkverkehr auf den gewerblichen Güterkraftverkehr**

Aufgrund des bereits seit Jahren niedrigen Niveaus der Beförderungsentgelte wurde allgemein erwartet, dass es bei Unternehmen mit Werkverkehr infolge der Einführung der Lkw-Maut zu weiteren Transportverla-

gerungen auf den gewerblichen Güterkraftverkehr kommen würde. Diese Erwartung hat sich nach Aussage der in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen bisher nicht bestätigt.

Viele Werkverkehrsunternehmen stehen der Entscheidung über die zu treffenden Maßnahmen noch abwartend gegenüber. Es zeigt sich, dass der Werkverkehr von einem zunehmenden Anteil der Industrie- und Handelsunternehmen insbesondere im Hinblick auf die eingeführte Lkw-Maut einer wirtschaftlichen Analyse unterzogen wird, da durch den Eigentransport eine Weitergabe der Lkw-Maut vielfach ausscheidet. So ist eine direkte Umlegung der erhöhten Transportkosten auf den Warenpreis regelmäßig nur schwer durchsetzbar. Überlegt wird in diesem Zusammenhang eine Ausweitung der Transportvergabe an den gewerblichen Güterverkehr, die Gründung einer eigenen Spedition oder der Aufbau von Kooperationen im möglichst gleichen Branchensegment.

#### **4.4 Verlagerungen auf andere Verkehrsträger**

Vor Einführung der streckenbezogenen Maut gingen die Erwartungen hinsichtlich der Verlagerungswirkungen der Maut vom Straßengüterverkehr auf andere Verkehrsträger weit auseinander. Die im Vorfeld der Mauteinführung geäußerte Hoffnung, dass sich der Güterverkehr auf der Schiene durch Einführung der Maut kurzfristig deutlich erhöhen könnte, hat sich bisher kaum erfüllt.

Die von der Mautpflicht zunächst betroffenen Transportunternehmer sind Spezialisten für den Straßentransport und haben deshalb regelmäßig wenig Neigung, die eigene Leistung durch Beförderungsleistungen anderer Verkehrsträger zu ersetzen. Im Vergleich zur Schiene wird immer wieder das Argument der begrenzten Leistungsfähigkeit sowie das Preisargument angeführt. Bei Transportunternehmen, die bereits bisher verschiedene Verkehrsträger nutzten, ist jedoch zu erkennen, dass die Alternativen zum Straßengüterverkehr, insbesondere der kombinierte Verkehr, in Zusammenhang mit der Mauteinführung und der Kraftstoffkostenerhöhung verstärkt geprüft werden.

Im Gegensatz zu den Transportunternehmen berücksichtigen die auftraggebenden Spediteure, Industrie- und Handelsunternehmen bei der Verkehrsträgerwahl jeweils die insgesamt mit der Transportdurchführung entstehenden Kosten, so dass hier bei ausreichender Angebotsqualität im Einzelfall eher die Bereitschaft besteht, wegen der Maut verstärkt die Verkehrsträger Schiene oder Binnenschiff einzusetzen. So wird über Verlader berichtet, die Mautkosten für den reinen Straßentransport nur so weit übernehmen, wie die Gesamtkosten des Straßentransports die des kombinierten Verkehrs nicht überschreiten.

Verlagerungen von der Straße zur Binnenschifffahrt hat es nur in wenigen Fällen gegeben, zu nennen sind hier insbesondere Containerverkehre im Seehafen-Hinterlandverkehr der Rheinmündungshäfen. In einem anderen Fall wies ein Gesprächspartner auf regelmäßige Baustoffbeförderungen hin, die in der Vergangenheit von einem Gewinnungsbetrieb im Mittelrheingebiet zu einem Empfänger in Westfalen auf der Straße erfolgten und die aufgrund der Mautkosten nun im gebrochenen Verkehr Straße/Binnenschiff/Straße über Häfen am Mittelrhein und im westdeutschen Kanalgebiet abgewickelt werden. Diese Transportabwicklung



rechnet sich jedoch nur deshalb, weil sowohl der Gewinnungsbetrieb als auch der Empfangsbetrieb nicht weit von den einbezogenen Häfen entfernt liegen und die Beförderungsmenge einen ausreichenden Umfang erreicht. Bei anderen Verkehren scheitert eine Verlagerung auf das Binnenschiff entweder an der fehlenden Wasserstraßenverbindung, am nötigen Aufkommen oder an den zusätzlichen Umschlagkosten bei gebrochenen Verkehren.

Ähnlich wie beim Binnenschiff bietet sich für mautbedingte Verlagerungen von der Straße auf die Schiene vorrangig der kombinierte Verkehr an. Hier haben sich nach den vorliegenden Erkenntnissen in den ersten sechs Monaten der Mautpflicht folgende Entwicklungen gezeigt:

Im unbegleiteten kombinierten Verkehr zwischen deutschen Binnenterminals ist bislang kein ausgeprägter Verlagerungseffekt festzustellen. Soweit Kombioperatoren über Aufkommenssteigerungen berichten, führen sie diese nur in geringem Umfang auf die Mauteinführung zurück. Vor allem sei der Aufkommenszuwachs eine Fortsetzung der schon länger andauernden positiven Entwicklung bei den innerdeutschen Zubringerverkehren zu internationalen Korridoren des kombinierten Verkehrs (Gateway-Verkehre). Im Zeitraum Januar bis Mai 2005 hat sich die Anzahl der zwischen deutschen Binnenterminals beförderten Container bzw. Wechselbehälter insgesamt um ca. 7 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum erhöht<sup>7</sup>. Bemängelt wurden von den im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Unternehmen die Preiserhöhung von Railion zeitgleich zur Einführung der Lkw-Maut, die sich nach Meinung dieser Unternehmen negativ auf die Aufkommensentwicklung im kombinierten Verkehr ausgewirkt hat.

Es wird damit gerechnet, dass Ende 2005/Anfang 2006 spürbare Verlagerungen von der Straße zum kombinierten Verkehr erfolgen, da die Umstellung von Logistiksystemen auf die Nutzung des kombinierten Verkehrs viel Zeit in Anspruch nimmt und finanzielle Belastungen bedeutet.

Im nationalen Seehafenhinterlandverkehr hat sich im 1. Halbjahr 2005 die Nachfrage nach Beförderungen im unbegleiteten kombinierten Verkehr weiter erhöht, und es wurden von mehreren Kombigesellschaften neue Ganzzüge gestartet. Ob als Hauptursache dieser Entwicklung eher die Mauteinführung zu sehen ist oder eher das erhebliche Wachstum im internationalen Seecontainerverkehr, lässt sich zur Zeit noch nicht abschließend beurteilen.

Beim grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr von, nach und durch Deutschland zeigt sich in den letzten Jahren eine stetige Zunahme des beförderten Aufkommens. In diesem Bereich ist die Einführung der deutschen Lkw-Maut von geringerer Bedeutung als im nationalen Verkehr, da die Auslandsstrecke in den meisten Fällen viel länger ist als die in Deutschland zurückgelegte Strecke. Signifikante Mengenzuwächse, die direkt der Mauteinführung in Deutschland zugerechnet werden können, sind bisher noch nicht feststellbar.

---

<sup>7</sup> Statistisches Bundesamt; Fachserie 8/Reihe 3 Mai 2005



#### 4.5 Auswirkungen der streckenbezogenen Maut auf andere Wirtschaftsbereiche

Nach den Erkenntnissen aus den Marktgesprächen wirkte sich die streckenbezogene Maut auf Industrie- und Handelsunternehmen in Abhängigkeit von deren Branchenzugehörigkeit und Standort sehr unterschiedlich aus. Die Möglichkeiten der Unternehmen aus Industrie und Handel, die Beförderungsaufträge vergeben, Mautkosten an ihre Kunden weiterzuberechnen, hängen von der jeweiligen Wettbewerbsposition des Unternehmens sowie vom Anteil der Transportkosten an den Gesamtkosten ab. Daneben kommt der Maut in einigen Fällen Bedeutung bei der Standortwahl für Betriebe und damit bei der regionalen Strukturentwicklung zu.

Industrie- und Handelsunternehmen, bei denen die Kosten für den Straßentransport insgesamt einen geringen Anteil der Gesamtkosten des jeweiligen Produktes ausmachen, versuchen regelmäßig, die Mehrbelastungen durch die Maut ohne direkten Hinweis auf diesen Kostenfaktor in ihren Preisverhandlungen oder bei der Preisfestsetzung zu berücksichtigen. Entfällt auf den Straßentransport ein bedeutender Anteil der Gesamtkosten, so entscheidet regelmäßig die Wettbewerbsposition der einzelnen in die Wertschöpfungskette eingebundenen Unternehmen darüber, welcher Marktteilnehmer welchen Anteil der Mautkosten zu tragen hat.

Die Ergebnisse der bisherigen Marktgespräche deuten darauf hin, dass die Mauteinführung mittelfristig Auswirkungen auf die Strukturentwicklung einzelner Regionen haben kann. Unternehmen mit Betrieben in peripheren Lagen, Absatzmärkten im gesamten Bundesgebiet und relativ hohen Transportkostenanteilen verlieren an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber zentral gelegenen Wettbewerbern. Dieser Effekt wird verstärkt, wenn die periphere Region des Betriebes so strukturschwach ist, dass die Transportunternehmen regelmäßig keine Rückladungen in die/aus der Region erhalten und so große Leerfahrtenanteile entstehen, die zusätzliche Mautkosten erzeugen. Die verschlechterte Wettbewerbslage kann zu Betriebsverlagerungen in zentrale Regionen oder zu Betriebsschließungen führen. So führte ein Gesprächspartner aus der Lebensmittelindustrie im Rahmen eines Marktgesprächs aus, dass sein Unternehmen auf Grund der mautbedingten Änderung der Kostenstruktur prüft, einen Betrieb in Norddeutschland zu schließen und die Produktion in die mittleren Regionen Deutschlands zu verlagern.

Die Mauteinführung kann die Wettbewerbsposition von peripher gelegenen Unternehmen aber auch verbessern. So berichteten Unternehmen aus einer Grenzregion Deutschlands mit geringer Autobahndichte, die ihre Produkte in einem regionalen Absatzgebiet vertreiben, dass die Maut ihre Wettbewerbsposition verbessere, da wichtige Wettbewerber die Konkurrenzprodukte über weite Autobahnstrecken in die Region schaffen müssten und deshalb mit hohen Mautkosten belastet seien.

## 5 Fahrzeugbezogene Auswirkungen

### 5.1 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Um einen Anreiz für den Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge zu schaffen, wurde die Höhe der Mautsätze für die im deutschen Autobahnnetz gefahrenen Kilometer nach Emissionsklasse und Achsenzahl des mautpflichtigen Fahrzeuges gestaffelt. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Einnahmen nach Gebührenklassen im 1. Halbjahr 2005:

Tabelle 3: Einnahmen nach Gebührenklassen im ersten Halbjahr 2005

Gebührenklasse <sup>1</sup>	Einnahmen aus Fahrten	
	in Mio. Euro	in %
A S4 (Euro 4)	10,0	0,7
S5 (Euro 5)	2,7	0,2
EEV 1 (besonders umweltfreundlich)	0,5	0,0
B S2 (Euro 2)	455,6	32,6
S3 (Euro 3)	869,5	62,2
C S1 u. alle anderen (Euro 1, Euro 0, andere)	59,5	4,3
Summe	1.397,7	100,0

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr (102065); Toll Collect.

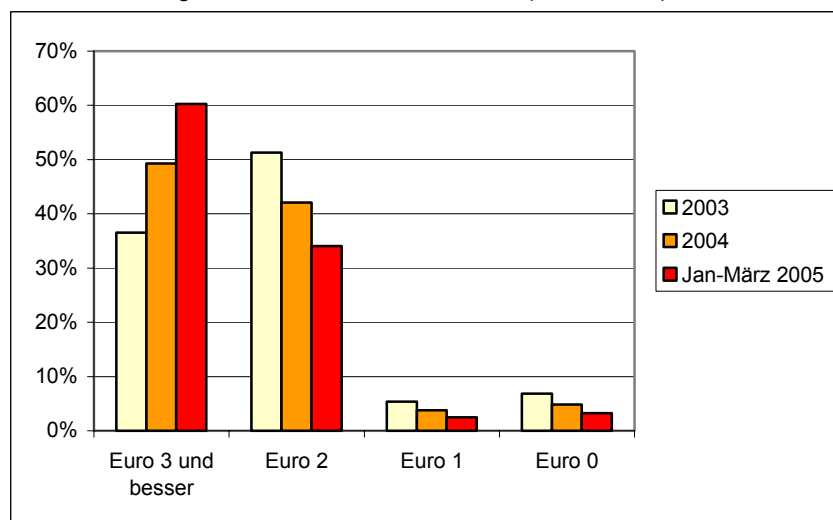
<sup>1</sup>Die Bezeichnung der Gebührenklassen sind der Mauthöheverordnung entnommen.

Unmittelbar deutlich wird der hohe Anteil der Gebührenklassen S3 und S2, auf die kumuliert rund 95 Prozent der gesamten Mauteinnahmen im Betrachtungszeitraum entfallen. In die Gebührenklassen S3 bzw. S2 fallen Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 3 bzw. Euro 2. Auf umweltschädlichere Fahrzeuge entfällt immerhin noch ein Gebührenanteil von gut 4 Prozent. Der Gebührenklasse C sind dabei auch jene Fahrzeuge zugeordnet, die keiner Schadstoffklasse der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören. Fahrzeuge, die schadstoffärmer sind als Euro 3 oder besonders umweltfreundlich sind (EEV 1), sind in der Gebührenklasse A zusammengefasst. Ihr kumulierter Anteil an den Mauteinnahmen liegt bei unter einem Prozent und fällt damit gegenwärtig noch sehr gering aus.

Die Ergebnisse der Verkehrsleistungsstatistik zeigen den zunehmenden Einsatz schadstoffarmer Fahrzeuge. Bei einer Betrachtung der Inlandsfahrleistungen deutscher Lkw ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht wird deutlich, dass ein zunehmender Anteil der Fahrleistungen mit umweltfreundlicheren Fahrzeugen erbracht wird.



Grafik 8: Inlandsfahrleistung deutscher Lkw ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht nach Schadstoffklassen (Anteile in %)



Anmerkung: Euro 0 einschließlich „Sonstige“ (u.a. Oldtimer).  
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr (112065), Kraftfahrt-Bundesamt

Im Jahr 2004 fuhren deutsche Fahrzeuge ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht der Schadstoffklasse Euro 3 und besser knapp 12 Mrd. km auf deutschen Straßen. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies eine Anteilssteigerung um knapp 13 Prozentpunkte auf 49,3 Prozent. Dem gegenüber verringerte sich der Anteil der Euro 2-Fahrzeuge um gut 9 Prozentpunkte auf 42,1 Prozent. Auch die Anteile der weniger umweltfreundlichen Fahrzeuge der Klassen Euro 1 und Euro 0 an den Inlandsfahrleistungen gingen im Jahr 2004 im Vergleich zum Vorjahr zurück. Im 1. Quartal 2005 setzte sich die skizzierte Entwicklung weiter fort. Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 3 und besser erreichten in diesem Zeitraum an den Inlandsfahrleistungen bereits einen Anteil von gut 60 Prozent. Die Anteile der weniger schadstoffarmen Fahrzeuge gingen weiter zurück. Diese Entwicklung dürfte auch auf die Einführung der streckenbezogenen Maut zurückzuführen sein.

Nach den Ergebnissen der Befragung haben die Staffelung der Maut nach Emissionsklassen sowie die bereits festgelegten künftigen Anpassungen der Gebührenklassen Einfluss auf die Investitionsentscheidungen der Transportunternehmen. So wird insbesondere die Herabstufung der Euro 4-Fahrzeuge von der Gebührenklasse A in die Gebührenklasse B im Jahr 2006 berücksichtigt. Vor dem Hintergrund dieser Anpassung rechnet sich für Transportunternehmen mit hohen Autobahnfahrleistungen in Deutschland die Beschaffung eines gegenüber Euro 3-Fahrzeugen spürbar teureren Euro 4-Fahrzeuges vielfach nicht. Da Euro 5-Fahrzeuge demgegenüber auch nach der Gebührenanpassung in der Gebührenklasse A verbleiben, erscheint eine Investition in diese Technik trotz der noch höheren Anschaffungskosten eher vorteilhaft. Befragte Unternehmen, denen die bisherigen Erfahrungen des Praxiseinsatzes der Euro 5-Technik noch nicht ausreichen oder denen die Angebotspalette von Fahrzeugen dieser Art noch zu gering ist, verschieben deshalb Investitionen in neue Fahrzeuge oder beschaffen noch einmal Fahrzeuge der bewährten Euro 3-Technik.

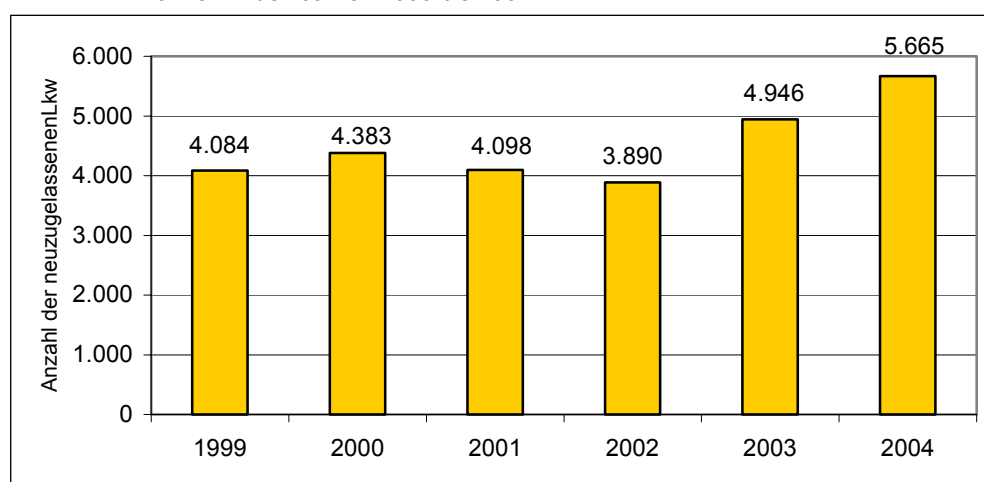
## 5.2 Einsatz nicht mautpflichtiger Fahrzeuge

Die Vermeidung der Maut durch die Umstellung auf Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 12 Tonnen wird von den meisten im Rahmen der Marktbeobachtung angesprochenen Unternehmen verworfen. Um weiterhin die erforderlichen Transportkapazitäten vorzuhalten, müssten sie im Fall der Umstellung des Fahrzeugparks die Anzahl ihrer Fahrzeuge und damit die Anzahl der Fahrer erheblich erhöhen. Allein die zusätzlichen Personalkosten lägen erheblich über den eingesparten Mautkosten.

Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 10 bis einschließlich 12 Tonnen machten in den Jahren vor der Mauteinführung nur einen geringen Anteil der in Deutschland zugelassenen Lkw aus. Am 1. Januar 2004 gehörten 2 Prozent aller zugelassenen Lastkraftwagen zu dieser Gewichtsklasse (= 44.690 Lastkraftwagen). Der Anteil der Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen lag bei 10 Prozent (= ca. 270.000 Lastkraftwagen) und der Anteil der Klein-Lkw bei 88 Prozent (= ca. 2.300.000 Lastkraftwagen)<sup>8</sup>.

Seit dem Jahr 2003 ist eine deutliche Zunahme der Neuzulassungen von Lkw mit einem zGG über 10 bis einschließlich 12 Tonnen feststellen. In den Jahren 1999 bis einschließlich 2002 lag die durchschnittliche Anzahl der Neuzulassungen in diesem Gewichtssegment bei rund 4.100 Lkw/Jahr. Im Jahr 2003 lag sie bereits bei 4.946 und im Jahr 2004 bei 5.665 Neuzulassungen<sup>9</sup>. Es ist davon auszugehen, dass die erhöhten Zulassungszahlen des Jahres 2003 unter anderem auf den ersten (geplanten) Mauteinführungstermin im August 2003 zurückzuführen sind und die weitere Entwicklung im Jahr 2004 in Zusammenhang mit der Mauteinführung zum 1. Januar 2005 steht.

**Grafik 9:** Neuzulassungen von Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 10 bis einschließlich 12 Tonnen in den Jahren 1999 bis 2004



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Reihen 2 und 3, 1999 bis 2004

Im bisherigen Jahresverlauf 2005 setzt sich der Anstieg der Zulassungszahlen von Lkw in diesem Gewichtssegment fort: im 1. Halbjahr 2005 erhöhten sich die Neuzulassungen von Lastkraftwagen über 12 Tonnen

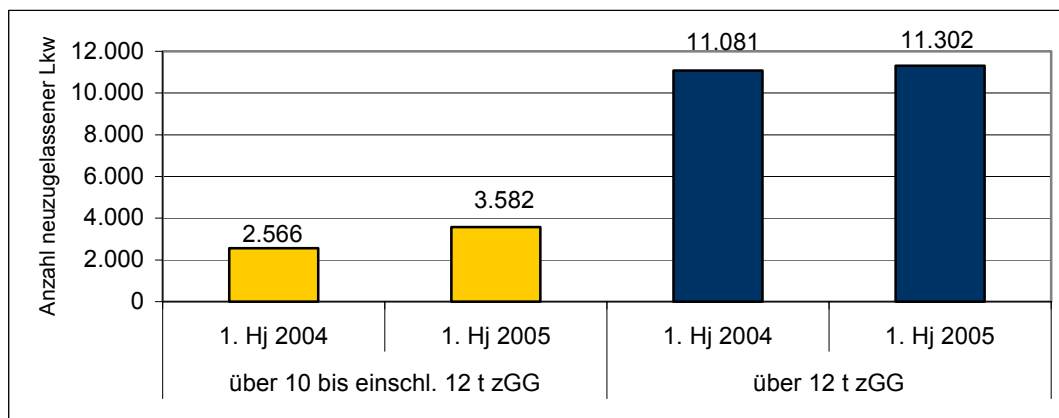
<sup>8</sup> Kraftfahrt-Bundesamt; Reihen 2 und 3, Jahr 2004

<sup>9</sup> Kraftfahrt-Bundesamt; Reihe 1, 1999 - 2004



zGG gegenüber dem entsprechenden Vorjahrszeitraum kaum, während die Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einem zGG von über 10 Tonnen bis einschließlich 12 Tonnen um fast 40 % anstiegen<sup>10</sup>.

**Grafik 10:** Neuzulassungen von Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 10 Tonnen im 1. Halbjahr 2004 und 1. Halbjahr 2005



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Reihe 1, Januar bis Juni 2004 und 2005

Die im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Unternehmen, die Lkw mit einem zGG bis zu 12 t einsetzen, tun dies vor allem im Nahbereich. In diesem Marktsegment fiel es vielen befragten Unternehmen mit mautpflichtigen Lastkraftwagen besonders schwer, die Mautkosten an ihre Auftraggeber weiterzugeben. Es ist davon auszugehen, dass diese Situation durch vermehrten Einsatz von Lkw bis zu 12 t zGG entschärft werden soll.

<sup>10</sup> Kraftfahrt-Bundesamt; Reihe 1, Januar bis Juli 2004 und 2005



**BUNDESAMT  
FÜR  
GÜTERVERKEHR**

Werderstraße 34  
50672 Köln

Telefon: (0221) 5776 - 0  
Telefax: (0221) 5776 - 1777

Postfach 19 01 80  
50498 Köln

Internet: <http://www.bag.bund.de>  
E-Mail: [poststelle@bag.bund.de](mailto:poststelle@bag.bund.de)

Stand: September 2005