GAS UND WASSERSTOFF WIRTSCHAFT

Stellungnahme zum

Entwurf eines vierten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

Berlin, 19.08.2025

Einleitung und Kontext

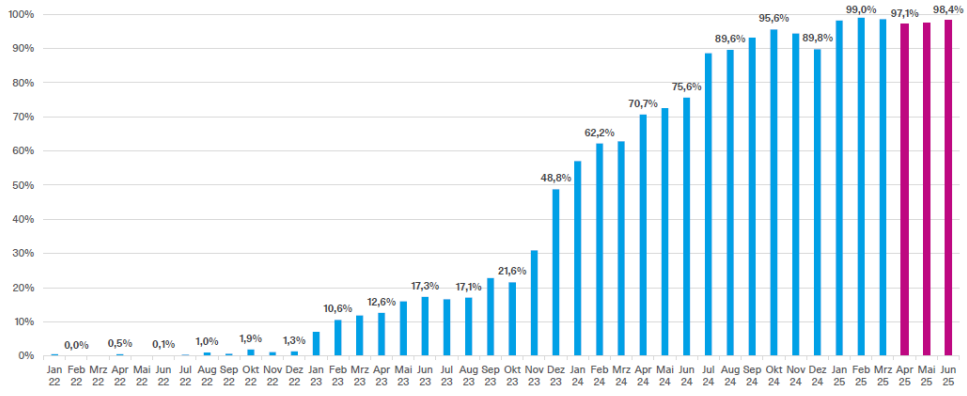
Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf sollen insbesondere die Einführung eines neuen teilautomatischen Einbuchungsverfahrens („TollNow“), die Anpassung an europarechtliche Vorgaben zur Reklassifizierung von CO_2-Emissionsklassen sowie redaktionelle Änderungen im Bundesfernstraßenmautgesetz umgesetzt werden.

DIE GAS- UND WASSERSTOFFWIRTSCHAFT bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme und begrüßt, dass mit dem Gesetzentwurf die technische Weiterentwicklung des Mautsystems, die Umsetzung von EU-Recht und eine Entlastung der Verwaltung adressiert werden. Allerdings bleibt ein entscheidender Aspekt unberücksichtigt: Fahrzeuge, die mit erneuerbaren, CO_2-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, werden im geltenden Mautsystem weiterhin nicht differenziert erfasst.

Dies zeigt sich besonders am Beispiel von Bio- LNG – also verflüssigtem Biogas. Der Kraftstoff ist am Markt etabliert, an über 190 Tankstellen verfügbar und deckt inzwischen nahezu den gesamten LNG-Absatz in Deutschland ab. Im ersten Halbjahr 2025 stammten rund 98 Prozent des gesamten LNG-Absatzes in Deutschland aus erneuerbaren Quellen – ein eindrucksvoller Beleg für die Dynamik des Marktes und den hohen Klimaschutzbeitrag (siehe Grafik 1).

Bio-LNG ermöglicht erhebliche CO_2-Einsparungen bis hin zu negativen Emissionen und wird deshalb bereits heute von zahlreichen Speditions- und Logistikunternehmen breit akzeptiert und eingesetzt. Allein in den ersten sechs Monaten dieses Jahres konnten durch den Einsatz von Bio-LNG nach eigenen Berechnungen im Vergleich zu Diesel mehr als 230.000 Tonnen CO_2-Äquivalente eingespart werden. Dennoch müssen Lkw, die vollständig mit Bio-LNG betrieben werden, den nahezu gleichen Mautsatz wie Diesel-Fahrzeuge entrichten - einschließlich der CO_2-Komponente.

Grafik 1: Entwicklung des Bio-LNG-Anteils am gesamten LNG-Absatz in Deutschland



Quelle: eigene Erhebung unter den inverkehrbringenden Unternehmen

Berücksichtigung von CO_2-neutralen Kraftstoffen in der Mautsystematik

Aus Sicht von DIE GAS- UND WASSERSTOFFWIRTSCHAFT sollten Fahrzeuge über 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse, die ausschließlich mit CO_2-neutralen Kraftstoffen im Sinne der Erneuerbare-Energien-Richtlinie III (Richtlinie (EU) 2018/2001 in der Fassung (EU) 2023/2413) betrieben werden und dies durch ein digitales, manipulationssicheres Nachweissystem belegen, künftig der CO_2-Emissionsklasse V zugeordnet werden.

Die derzeitige Ausgestaltung der Lkw-Maut privilegiert ausschließlich lokal emissionsfreie Antriebe und ignoriert die Klimawirkung erneuerbarer Kraftstoffe. Dies führt zu einer sachlich nicht gerechtfertigten Benachteiligung, obwohl Bio-LNG und andere erneuerbare Kraftstoffe erhebliche Treibhausgasreduktionen ermöglichen. Während batterieelektrische Fahrzeuge selbst bei Nutzung fossilen Stroms Mautvorteile genießen, entrichten Lkw mit nachweislich CO_2-neutralem Kraftstoff die volle CO_2-Komponente.

Eine klare Regelung, die die Zuordnung von mit CO_2-neutralen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen zur Emissionsklasse V vorsieht, würde sofortige Klimaschutzwirkungen entfalten, Investitionen in nachhaltige Antriebe anreizen und die Transformation im Schwerlastverkehr beschleunigen. Die Nachweisführung kann digital, transparent und betrugssicher ausgestaltet werden, beispielsweise durch Anbindung an bestehende Quotenregister oder zertifizierte Schnittstellen. Damit würde die Lkw-Maut ihrem eigentlichen Zweck gerecht: ein Preissignal für die tatsächlichen Treibhausgasemissionen zu setzen - und nicht allein für die am Auspuff gemessenen Werte.

Zu Artikel 1 Nr. 1 – § 1 Abs. 2 BFStrMG

Mit Artikel 1 Nr. 1 des Referentenentwurfs ist vorgesehen, die Sätze 4 und 5 in § 1 Abs. 2 BFStrMG zu streichen. Dabei handelt es sich um eine bisherige ergänzende Klarstellung der Definition emissionsfreier Fahrzeuge. Hintergrund ist die Anpassung an die Vorgaben der Verordnung (EU) 2024/1610, mit der die Definition emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge in der Verordnung (EU) 2019/1242 neu gefasst wurde.

Aus Sicht von DIE GAS- UND WASSERSTOFFWIRTSCHAFT ist sicherzustellen, dass emissionsfreie Fahrzeuge im Sinne der EU-Definition auch künftig von der Maut befreit bleiben. Die EU-Regelung stellt ausdrücklich klar, dass auch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, deren Emissionen den Wert von höchstens 3 g CO_2/km nicht überschreiten, als emissionsfrei gelten. Hierunter fallen insbesondere schwere Nutzfahrzeuge mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor, die im chemischen Verbrennungsprozess kein Kohlenstoffdioxid erzeugen.

Eine ersatzlose Streichung der bisherigen Klarstellung birgt das Risiko, dass diese Fahrzeuge im Vollzug nicht mehr eindeutig erfasst werden. Vor dem Hintergrund der Zielsetzung, alternative und klimaneutrale Antriebstechnologien zu fördern, wäre dies ein widersprüchliches Signal.

Es wird daher angeregt, im Gesetz ausdrücklich einen klarstellenden Verweis auf die Definition emissionsfreier Fahrzeuge nach Art. 3 Nr. 11a der Verordnung (EU) 2019/1242 in der Fassung 2024/1610 aufzunehmen. Dies würde die erforderliche Rechtsklarheit und Planungssicherheit schaffen, dass Wasserstoff-Verbrennerfahrzeuge auch weiterhin unter die Mautbefreiung fallen.

Kontakt

DIE GAS- UND WASSERSTOFFWIRTSCHAFT e. V.

Alexander Mey
Senior Manager Public Affairs
T +49 160 98096969
alexander.mey@gas-h2.de

Als Stimme der Branche bündelt der Verband DIE GAS- UND WASSERSTOFFWIRTSCHAFT e.V. die Interessen seiner Mitglieder und setzt sich dafür ein, dass die Potenziale von Wasserstoff und seiner Derivate sowie Biogas und Erdgas inklusive der dazugehörigen Infrastruktur genutzt werden. Zudem informiert er über die Chancen, die gasförmige Energieträger für ein klimaneutrales als auch resilientes Energiesystem bieten, und treibt die Transformation der Branche hin zu neuen Gasen voran. Der Verband wird von führenden Unternehmen der Energiewirtschaft getragen und umfasst die gesamte Wertschöpfungskette von Produktion, Transport, Verteilung bis hin zu Handel, Vertrieb und Anwendungen. Weitere Branchenverbände und Industrieunternehmen unterstützen ihn als Partner.