

LKW-MAUT TECHNOLOGIEOFFEN ANPASSEN UND CO₂-NEUTRALE KRAFTSTOFFE BERÜCKSICHTIGEN

BESCHLUSS DES MIT-BUNDESVORSTANDS VOM 17./18. APRIL 2026

Die Lkw-Maut ist die streckenbezogene Abgabe für schwere Nutzfahrzeuge auf Bundesfernstraßen und damit ein zentrales verkehrs- und klimapolitisches Steuerungsinstrument des Bundes. Sie dient dazu, die Nutzung der Straßeninfrastruktur durch schwere Nutzfahrzeuge verursachergerecht zu bepreisen und zugleich Anreize für emissionsärmere Transporte zu setzen. Neben den Infrastrukturkosten umfasst die Maut deshalb auch Komponenten für Lärmbelastung, Luftverschmutzung und CO₂-Emissionen.

Gerade die CO₂-Komponente soll klimafreundliche Technologien im Straßengüterverkehr wirtschaftlich attraktiver machen. In ihrer derzeitigen Ausgestaltung begünstigt sie jedoch nahezu ausschließlich lokal emissionsfreie Fahrzeuge. In der Praxis führt dies dazu, dass im Wesentlichen nur batterieelektrische und Wasserstoff-Lkw der günstigsten CO₂-Emissionsklasse V zugeordnet werden.

Erneuerbare Kraftstoffe werden in der Mautsystematik bislang nicht angemessen berücksichtigt, obwohl sie erhebliche Treibhausgasreduzierungen ermöglichen und einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs leisten können. Dazu zählen insbesondere E-Fuels (RFNBOs) sowie faktisch CO₂-neutrale Biokraftstoffe, etwa Bio-LNG, Bio-CNG oder HVO.

Die geltende Regelung ist damit nicht technologieoffen. Sie benachteiligt klimafreundliche Alternativen zum batterieelektrischen oder wasserstoffbasierten Antrieb und setzt ein verzerrtes Preissignal zugunsten mittelständischer Unternehmen im Transport- und Logistiksektor.

Eine marktwirtschaftliche und ordnungspolitisch sinnvolle Klimapolitik muss die tatsächliche Klimawirkung verschiedener Lösungen berücksichtigen, anstatt einzelne Technologien regulatorisch einseitig zu bevorzugen.

Die Mittelstands- und Wirtschaftsunion fordert die Bundesregierung auf, das Bundesfernstraßenmautgesetz wie folgt anzupassen:

1. Fahrzeuge über 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse, die nachweislich ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen wie Bio-LNG / Bio-CNG und HVO betrieben werden, werden der CO₂-Emissionsklasse V zugeordnet. Wir müssen weg von der „Tank to Wheel“ Betrachtung. Maßstab muss die „Well to Wheel“ Betrachtung (Life Cycle) werden.
2. Wettbewerbsverzerrungen zugunsten mittelständischer Transport- und Logistikunternehmen müssen abgebaut und faire Rahmenbedingungen für CO₂-neutrale Kraftstoffe und für faktisch CO₂-neutrale Biokraftstoffe geschaffen werden.