

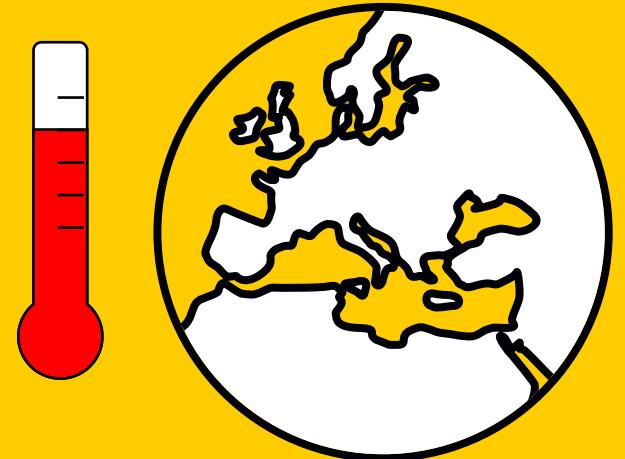
# Austausch mit der AG Verkehr

**Dekarbonisierung des Verkehrs, Bezahlbarkeit der Mobilität,  
Infrastrukturinvestitionen**

6. November 2025

# 1) Dekarbonisierung des Verkehrs

Umsetzung RED III in nationales Recht (BImSchG)/ THG-Minderungsquote



# THG-Quote/ THG-Bonus - Schlüssel zur Stärkung erneuerbarer Energien im Verkehr

## Sachstand

- THG-Quote eigentlich wirksames Anreizinstrument für erneuerbare Kraftstoffe und Elektromobilität
- Nach Versagen des Zertifizierungssystems bei UER-Projekten massiver Wertverfall von THG-Quote und THG-Bonus
- Anpassung 38. BImSchV führte zu leichter Besserung 2025, verlagerte aber mit Überschüssen das Problem auf 2027

## ADAC Position

- Entscheidend für **Dekarbonisierung Verbrenner (Bestand!)**
- Funktionierender THG-Bonus **guter Anreiz für E-Mobilität**
- **Zertifizierung transparenter und belastbarer** gestalten
- **THG-Quote grundsätzlich effektiv für CO<sub>2</sub>-Minderung, aber ambitionierter zu gestalten**

## THG-Quote: Preisentwicklung

Preisentwicklung der jeweils höchsten THG-Quoten-Prämie des Monats



Die Daten stammen von den in unserem Vergleich gelisteten Anbietern im Zeitraum zwischen Juni 2022 und Januar 2025. Berücksichtigt wurden Fix-Prämien sowie Prämien mit einem garantierten Mindestbetrag.

Quelle: verivox.de

Verivox

# Höhere Anreize im BlmSchG setzen

## Sachstand

- Klimaziele im Verkehr erfordern Einbezug der Bestandsflotte (Klimaschutz und Bezahlbarkeit!)
- Kabinettsbeschluss zur Umsetzung der RED III im BlmSchG steht kurz bevor
- Kurz-/ mittelfristig mehr (fortschritt.) Bio-Kraftstoffe, mittel-/ langfristig mehr strombasierte Kraftstoffe notwendig
- Bisher im Rechtsrahmen (EU/ D) zu geringe Anreize für Produktionshochlauf alternativer Kraftstoffe

## **ADAC Position** (zum Referentenentwurf Juni 2025)

- **Langfristige Orientierung** für Investitionen in Produktionsanlagen durch Zeitrahmen bis mind. 2040 richtig
- **THG-Quote** in Deutschland für **2030 auf 40%** (bei Mehrfachanrechnung MFA) festschreiben (RefEntwurf 25% = Mindestminderung gemäß RED III 14,5 % Minderung ohne MFA = ca. 25 % mit MFA)
- **Überhang 2027** der THG-Quoten durch Zielanpassung im Jahr 2027 **korrigieren**
- **Flexibilitätsmechanismus** positiv, der bei Übererfüllung die THG-Quote in Folgejahren automatisch anhebt
- **Ambitionierte Unterquoten** für fortschritt. Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe vor 2030
- Keine Absenkung der **Obergrenze für Biokraftstoffe der 1. Generation ab 2028** (§ 13, 38. BlmSchV)

## 2) Bezahlbarkeit der Mobilität

Energiepreise, CO<sub>2</sub>-Preis/ ETS II, Entfernungspauschale, Deutschlandticket,  
Förderprogramm Elektromobilität für private Haushalte  
Fahrausbildung und Führerscheinkosten



# Bezahlbarkeit der Mobilität gewährleisten

## Sachstand

- Die Kraftstoffpreise haben sich auf ein Niveau oberhalb der niedrigeren Preisen vor 2020 stabilisiert. Öffentliches Laden ist in letzter Zeit eher teurer, der ÖPNV hingegen durch das Deutschlandticket günstiger geworden.
- Der CO<sub>2</sub>-Preis/ ETS II ist klimapolitisch erforderlich, aber in der Entwicklung je nach Höhe ein Kostenrisiko.
- Die Koalition hat Entlastungen auf den Weg gebracht bzw. bereitet diese vor: Erhöhung der Pendlerpauschale, Sicherung der Finanzierung des Deutschlandtickets, Absenkung der Netzentgelte und Ankündigung eines Förderprogramms für kleine und mittlere Einkommen zum Umstieg auf Elektromobilität.

## ADAC Position

- Der ADAC sieht mit Blick auf den **ETS II Entlastungsbedarf**, den die Koalition schon tw. aufgegriffen hat.
- Die **Anhebung der Pendlerpauschale** für die ersten 20 Entfernungskilometer auf 38 Cent/km ist sachgerecht.
- Die Einigung von Bund und Ländern zum **Deutschlandticket** bis 2030 gibt Verbrauchern Planungssicherheit. Die Preisentwicklung (63 Euro 2026, indexierten Preisanpassungen ab 2027) bleibt ein Akzeptanzrisiko.
- Die Förderung niedrigerer **Netzentgelte** ist positiv und eine Absenkung der **Stromsteuer** wünschenswert.
- Die Förderung privater Haushalte mit niedrigen und mittleren Einkommen zum Umstieg auf **Elektromobilität** ist positiv. Die Förderzusage sollte nach Abschluss des Kaufvertrages erfolgen, nicht erst nach Zulassung.

# Reformvorschläge für Fahrausbildung sehr positiv, Kostenanstieg entgegenwirken.

## Sachstand

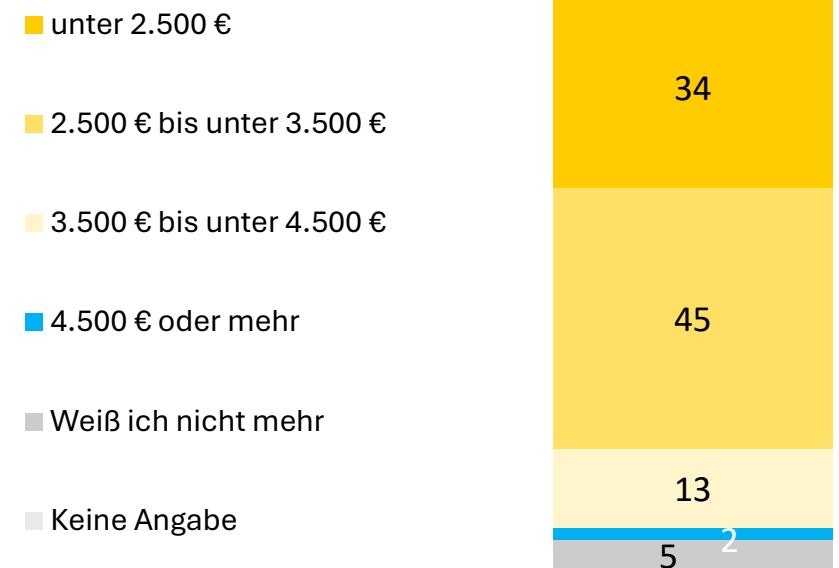
- Kosten des Führerscheinerwerbs sind erheblich gestiegen.
- Reformvorschläge von BM Schnieder für Fahrausbildung:
  - ❖ Transparenz über Preise und Bestehensquote
  - ❖ Digitalen Theorieunterricht zulassen, Simulatoren nutzen
  - ❖ Fahrzeit in der praktischen Fahrprüfung leicht kürzen
  - ❖ Fragenpool für theoretische Prüfung reduzieren
  - ❖ Vorauss. zu Piloten neue Lern-/Lehrmethoden schaffen

## ADAC Position

- Chance für **mehr Wahlfreiheit für Verbraucher** (Kennzahlen!) und weniger Bürokratie in der Fahrschule
- **Digitaler Theorieunterricht und Fahrsimulatoren** kein Risiko
- Noch offen: Ansätze für bessere Bestehensquote bei praktischer Prüfung und gegen sich abzeichnenden Fahrlehrermangel

Wie viel hat dein Pkw-Führerschein (Klasse B) insgesamt gekostet?  
Denke dabei an die Kosten für die Fahrschule (Grundgebühr, Praxis- und Theoriestunden, Sonderfahrten), die Antrags- und Prüfungsgebühren der Behörde, sowie die Kosten für Sehtest, Erste-Hilfe-Kurs und Passbilder.

**Fahranfänger  
(bis zu vier Jahre)**



Basis: Pkw-Fahranfänger in der Probezeit zwischen 17 und 25 Jahren n=1.108;  
Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Erhebung 2023

### 3) Verkehrsinfrastruktur(investitionen)

ADAC Brückenstudie, Infrastrukturinvestitionen



# ADAC Brückenstudie zu Folgen von Sperrungen

## Sachstand

- Im deutschen Autobahnenetz müssen bis 2040 rund 8.000 Brücken(-teil)bauwerke modernisiert werden, der Großteil davon durch Ersatzneubauten. Im Bundesstraßennetz sind es rund 3.000 Bauwerke.
- Unerwartete Brückensperrungen (z.B. A 66 Salzbachtalbrücke, A 45 Talbrücke Rahmede) haben immense verkehrliche und volkswirtschaftliche Auswirkungen, die bisher jedoch kaum beziffert werden können.
- Das Ingenieurbüro PTV hat für den ADAC die Auswirkungen von fiktiven Vollsperrungen exemplarisch für fünf Brücken an Bundesfernstraßen anhand der aktuellen BVWP Kosten- und Wertansätze simuliert.
- Bsp. Norderelbbrücke (HH): Bei Vollsperrung volkswirtschaftliche Kosten von 334 Mio. € pro Jahr.

## ADAC Position

- **Brückensperrungen** beeinflussen Wirtschaft, Mobilität und Lebensqualität in erheblichem Maße.
- Sanierung / Neubau einer Brücke dauert mehrere Jahre. Der zusätzliche **volkswirtschaftliche Schaden** einer Vollsperrung übersteigt bei den untersuchten Autobahnbrücken die Kosten der Sanierung/ des Ersatzneubaus.
- Für die Brückenmodernisierung muss weiterhin gelten, **alles was baureif ist, wird finanziert** (Anhebung Ansatz im Sondervermögen ab 2027).

# Infrastrukturinvestitionen sichern



## ADAC Position

- Der ADAC begrüßt, dass die Koalition mit dem Sondervermögen **mehr Mittel für alle Verkehrswege** und **zusätzlich 3 Mrd. Euro für baureife Fernstraßenprojekte** bereitstellt.
- **Fernstraßeninvestitionen** mit 10,5 Mrd. Euro pro Jahr bis 2029 (plus Verteilung der 3 Mrd. Euro bis 2029) sind **trotz Sondervermögen eher begrenzt gestiegen**.
- **Zunehmender Bedarf** für Erhalt und Modernisierung, **insbesondere von Ersatzbrücken**, ist abzudecken und Prioritäten bei Neu- und Ausbau sind erforderlich.
- In Vorbereitung befindliche weitere Initiativen zur **Planungsbeschleunigung** sieht der ADAC positiv.
- Die **Finanzierung** der Verkehrsinfrastruktur muss überjährig, **zuverlässiger und dauerhaft planbar** sein, um effizient investieren und Fachkräfte an den Sektor binden zu können.
- Für den ADAC sind **verkehrsträgerspezifische Finanzierungskreisläufe** sachgerecht. Die **Zweckbindung des Infrastrukturanteils der Lkw-Mauteinnahmen** muss wieder hergestellt werden. Durch die Aufhebung wurde die Finanzierung für die Fernstraßen wie auch die Akzeptanz der Lkw-Maut erschwert.

**ADAC**

# ADAC Büro Berlin



## 4) Europäische Themen

EU-Roadworthiness-Package



# EU Roadworthiness Package

## Sachstand

- Vorschläge der EU-Kommission für Überarbeitung der Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU gehen in vielen Bereichen über das technisch Notwendige und Sinnvolle hinaus. Sie können sich zum Kostentreiber entwickeln, ohne einen substanziellen Sicherheitsgewinn zu liefern.
- ADAC begrüßt Positionierung BM Schnieder gegen jährliche HU-Pflicht für Fahrzeuge über 10 Jahre
- Kompromissvorschlag aus EU-Rat greift Bedenken und Anregungen des ADAC bislang unzureichend auf.

## ADAC Position

- Eine **jährliche HU** würde über 23 Millionen Fahrzeuge betreffen und Halter alleine in Deutschland zusätzlich mit rund **1,8 Milliarden Euro** jährlich belasten. Die Prüfintervalle sollten in nationaler Zuständigkeit bleiben.
- **Screening** von Luftschaadstoff- und Lärmemissionen über **Remote Sensing Technologien** ist für eine Einführung nicht ausreichend erprobt und es fehlt ein Rechtsrahmen zum Datenschutz auf EU-Ebene.
  - Operative/ organisatorische Aspekte sind noch völlig offen.
  - Fahrzeuge, die aufgrund ihres Alters zulässig hohe Emissionswerte aufweisen, dürfen nicht pauschal als defekt oder manipuliert verdächtigt werden.