

Austausch mit [REDACTED]

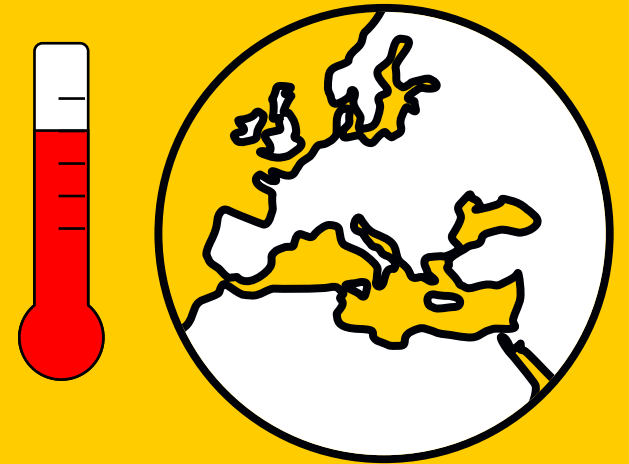
[REDACTED]

**Antriebe und Kraftstoffe, Bezahlbarkeit der Mobilität,
Infrastrukturinvestitionen**

4. Dezember 2025

1) Antriebe und Kraftstoffe

Technologieoffenheit, mehr Wettbewerb und Risikodiversifizierung
beim Klimaschutz im Verkehr



Rahmenbedingungen für den Hochlauf der E-Mobilität in Deutschland verbessern.

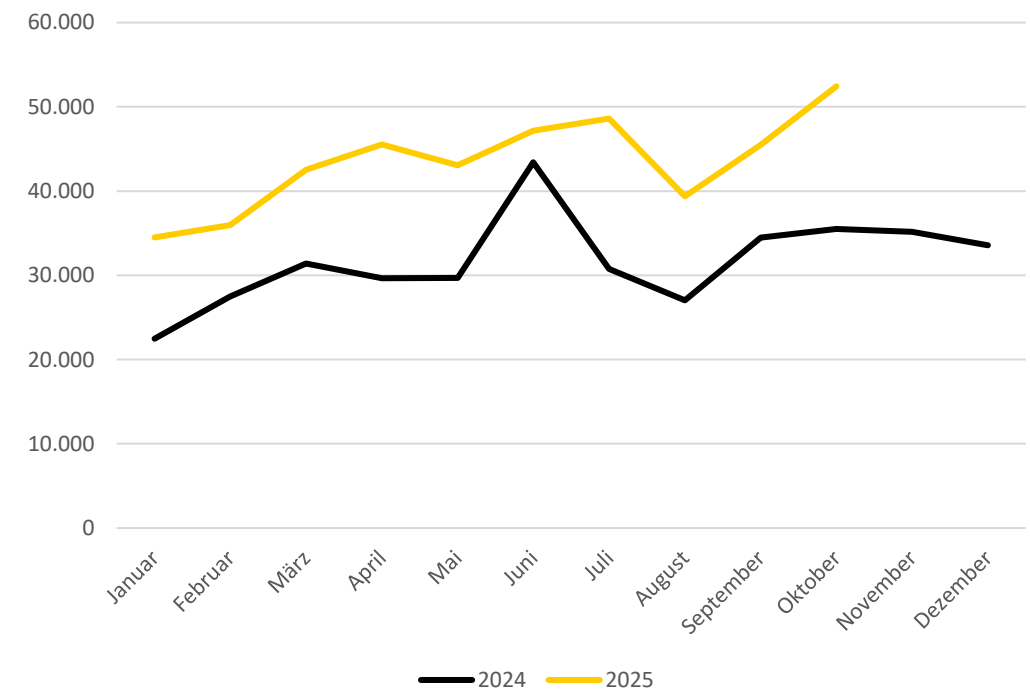
Sachstand

- Neuzulassungen 2025 deutlich über dem Niveau von 2024.
- Pkw Bestand ca. 1,8 Mio. BEV (Stand 07/2025).
- Förderung für Neuzulassungen Gewerbe (private HH folgt).
- Abschaffung doppelter Netzentgeltbelastung für bidirektionales Laden – finanzielle Attraktivität von V2G steigt.

ADAC Position

- **Günstige Fahrzeuge** in Anschaffung und Betrieb.
- **Wettbewerb** beim öffentlichen Laden (Markttransparenzstelle!).
- **Lücken beim Zugang Ladeinfrastruktur schließen** (dicht besiedelte Stadtgebiete, Mehrfamilienhäuser).
- **Gesamtkosten** für Hochlauf der E-Mobilität entscheidend.

BEV Neuzulassungen 2024/2025



Fahrzeugförderung gemäß Koalitionsausschuss.

Sachstand

- E-Pkw-Förderung für private Haushalte mit Einkommen bis 80.000 Euro (+5.000 Euro pro Kind).
- Kauf oder Leasing eines neuen BEV oder PHEV bei Einhaltung einer Mindesthaltedauer.
- Basisförderung: 3.000 Euro plus Kinderbonus oder Zuschlag für sehr niedrige Einkommen.
- EU-konforme Local-Content-Komponente noch offen.
- Bei Fördervolumen von 3 Mrd. Euro mindestens 600.000 förderfähige Pkw.

ADAC Position

- Spürbarer Impuls, um Elektromobilität für private Haushalte attraktiver zu machen.
- Für Plug-in-Hybride sollte elektrische Mindestreichweite gelten.
- **Wenn Förderung, dann Förderzusage bei Kauf**, nicht erst bei Zulassung! (Finanzierungsrisiken für niedrige Einkommen besonders relevant).
- Problem: Weitere Restwertverfall bei E-Gebrauchtwagen (inkl. Leasingrückläufern).

Daten Neuzulassungen: (Schätzung Gesamtjahr)

BEV 2025

Anzahl: ca. 500.000

Anteil priv. HH: ca. 35%

PHEV 2025

Anzahl: ca. 300.000

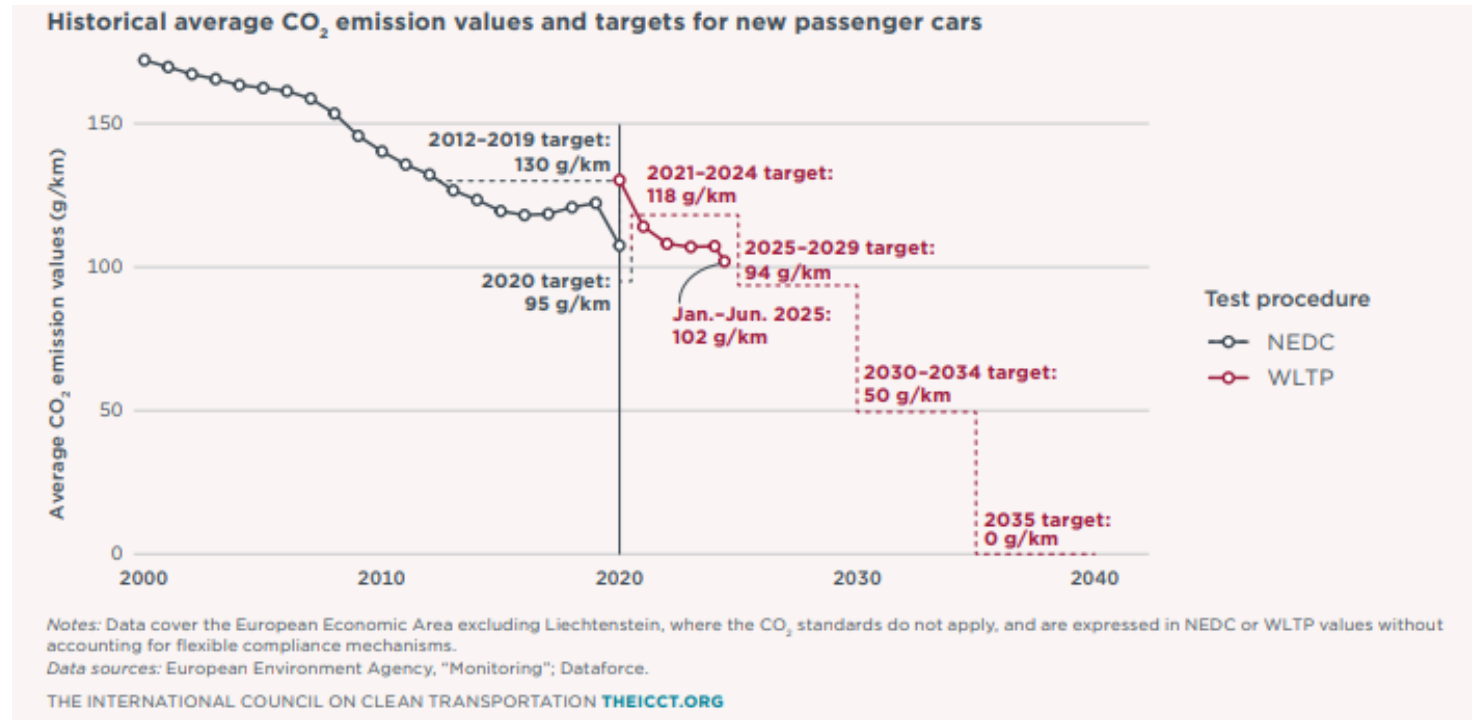
Anteil priv. HH: ca. 20%

Übrige Anteile: gewerbliche Halter

Bisherige EU-Flottenregulierung (neue Pkw) mit Defiziten.

Vorgaben der Richtlinie (2023)

- Messung am Abgasrohr (seit 2021 WLTP)
- 0 g CO₂/km für neue Pkw in EU ab 2035 (durch Messung am Abgasrohr = Verbrenner-Aus)
- Lockerung der Vorgabe für 2025 durch Flexibilisierung (Ø 2025-27)
- KOM-Zusage von 2022 zu „carbon neutral vehicle“ ab 2035 offen



ADAC Position

- Autofahrerinnen und Autofahrer haben unterschiedliche Anforderungen an Pkw und benötigen **mehr Wahlmöglichkeiten bei alternativen Antrieben und erneuerbaren Energien** – heute und auch ab 2035.
- **Elektromobilität** wird in der Zukunft der **prägende, aber voraussichtlich nicht der alleinige Antrieb** sein.
- Die bisherige **EU-Flottenregulierung** für neue Pkw hat sich als zu eng erwiesen und **muss technologieoffener werden**.

Die EU-Flottenregulierung sollte geändert werden.

Grundsätzliches

- **Klimaschutzziele** sollen erreicht und Verbraucherinnen und Verbraucher zu **bezahlbaren Preisen klimaneutral mit Pkws** unterwegs sein können. Dazu sind **alle Optionen** (Antriebe, Energien) auf dem Weg zu klimaneutraler Mobilität zu nutzen.
- Die **CO₂-Emissionen** von Kraftstoffen und Strom müssen vollständiger abgebildet werden. Dann sind die Energien inkl. ihrer erneuerbaren Anteile fair vergleichbar und flexibel miteinander verknüpfbar.

Änderung der Regulierung

- Die Regulierung muss bei Antrieben und Energien für den Straßenverkehr **technologieoffen** werden.
- Die bisherige Messung der CO₂-Emissionen am Abgasrohr sollte kurzfristig durch eine **Well-to-Wheel-Betrachtung (WtW)** abgelöst werden. Diese realistischere Abbildung bezieht auch die **CO₂-Emissionen der Erzeugung** ein.
- Langfristig sollte eine gesamthafte Treibhausgasbilanzierung von der Produktion über die Energie in der Nutzung bis zum Recycling (**Lebenszyklusanalyse – LCA**) Grundlage der Fahrzeugregulierung sein.
- **PHEV und REEV** sind bei hoher elektrischer Mindestreichweite mit einer realistischen CO₂-Bewertung anzurechnen.
- **Beschränkungen in der Fahrbarkeit** von PHEV und REEV bei niedrigem elektrischem Fahranteil **lehnt der ADAC ab**.
- In der **nationalen Dienstwagenbesteuerung** ist der Steuervorteil an eine hohe elektrische Nutzung zu koppeln.
- Die EU muss zeitnah **neue Initiativen im gesamten Regulierungsrahmen** starten. Die Bereitstellung erneuerbarer Energie und Ladeinfrastruktur ist ehrgeiziger auszugestalten. Eine Einigung bei der EU-Energiesteuer-Richtlinie ist überfällig.

In Deutschland setzt THG-Quote/THG-Bonus bisher zu geringe Anreize für erneuerbare Energien im Verkehr.

Sachstand

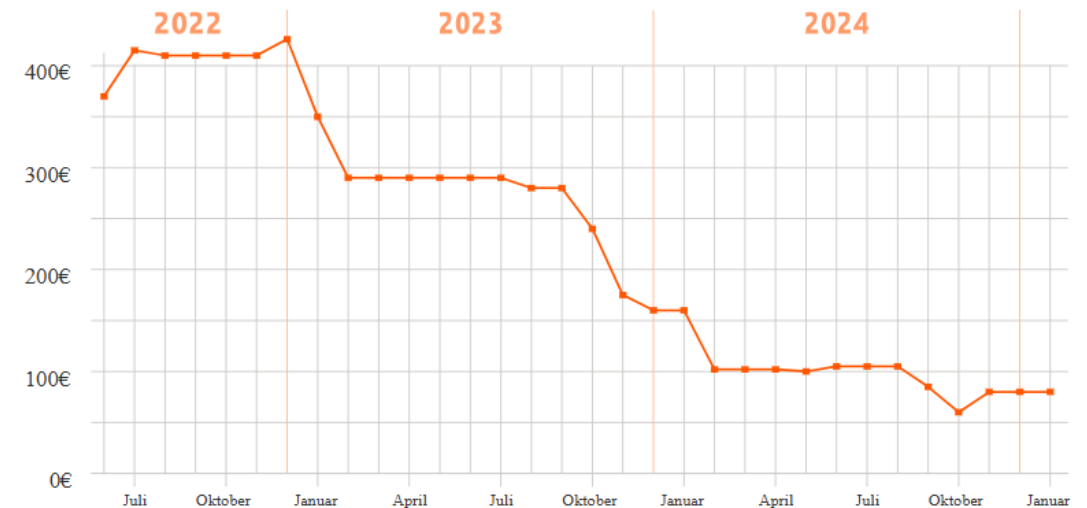
- THG-Quote eigentlich wirksames Anreizinstrument für erneuerbare Kraftstoffe und Elektromobilität.
- Nach Versagen des Zertifizierungssystems massiver Wertverfall von THG-Quote und THG-Bonus.
- Mit Anpassung 38. BImSchV nur leichte Besserung 2025, Problem der Überschüsse auf 2027 verlagert.

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 CO₂-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



Jetzt Anreize im BImSchG deutlich anheben.

Sachstand

- Klimaziele im Verkehr erfordern Einbezug der Bestandsflotte (Klimaschutz und Bezahlbarkeit!).
- Ressortabstimmung zur Umsetzung der RED III im BImSchG läuft (kontrovers).
- Kurz-/mittelfristig mehr (fortschrittlich) 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 vom Juni 25% mit MFA entsprach nur Mindestminderung gemäß RED III von 14,5 % ohne MFA).
- **Flexibilitätsmechanismus** positiv, der bei Übererfüllung die THG-Quote in Folgejahren automatisch anhebt.
- **Überhang 2027** der THG-Quoten durch Zielerhöhung im Jahr 2027 dennoch zu **korrigieren**.
- **Ambitionierte Unterquoten** für fortschrittlich. Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe vor 2030.
- Keine Absenkung der **Obergrenze für Biokraftstoffe der 1. Generation ab 2028** (§ 13, 38. BImSchV).

2) Bezahlbarkeit der Mobilität

CO₂-Preis / ETS II und Entlastungsbedarf privater Haushalte

Fahrausbildung und Führerscheinkosten



Bezahlbarkeit der Mobilität gewährleisten.

Sachstand

- Gemischtes Bild: Kraftstoffpreise dauerhaft oberhalb der niedrigeren Preisen vor 2020; öffentliches Laden in letzter Zeit eher teurer; ÖPNV durch das Deutschlandticket eher günstiger.
- CO₂-Preis/ ETS II klimapolitisch erforderlich, aber je nach Entwicklung Kostenrisiko für Verbraucherinnen und Verbraucher.
- Koalition hat Entlastungen auf den Weg gebracht bzw. bereitet diese vor (Erhöhung der Pendlerpauschale, Finanzierung Deutschlandticket, Absenkung der Netzentgelte, Ankündigung Förderprogramm für kleine und mittlere Einkommen zum Umstieg auf Elektromobilität).

ADAC Position

- Mit Blick auf **ETS II bestehender Entlastungsbedarf** von Koalition tw. schon aufgegriffen.
- **Anhebung der Pendlerpauschale** für die ersten 20 Entfernungskilometer auf 38 Cent/km sachgerecht.
- Durch Einigung Bund-Länder zum **Deutschlandticket** bis 2030 Planungssicherheit für Verbraucherinnen und Verbraucher – Preisentwicklung weiterhin Akzeptanzrisiko (63 Euro 2026, indexierten Preisanpassungen ab 2027).
- Förderung niedrigerer **Netzentgelte** positiv und Absenkung der **Stromsteuer** dauerhaft erforderlich.

Reformvorschläge für Fahrausbildung sehr positiv, Kostenanstieg entgegenwirken.

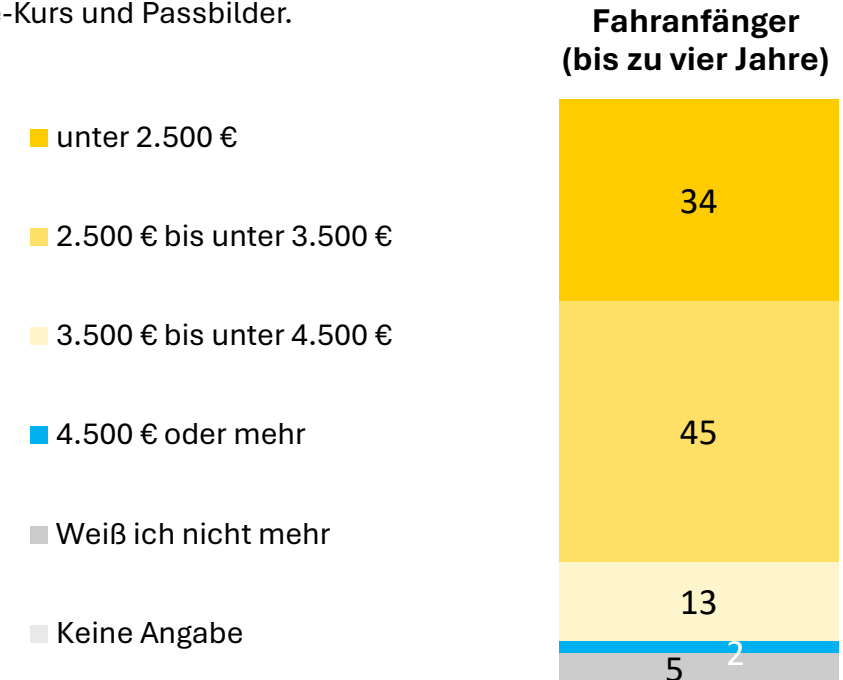
Sachstand

- Kosten des Führerscheinerwerbs 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 Verbraucherinnen und 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.

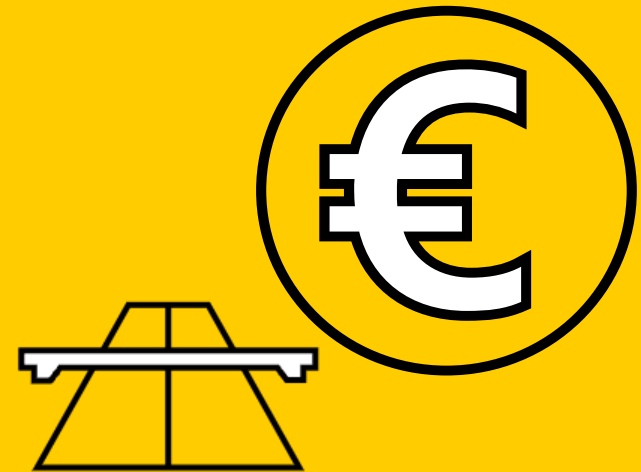


Basis: Pkw-Fahranfänger in der Probezeit zwischen 17 und 25 Jahren n=1.108; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Erhebung 2023

3) Verkehrsinfrastruktur(investitionen)

ADAC Brückenstudie

Infrastrukturinvestitionen



ADAC Brückenstudie zu Folgen von Sperrungen.

Sachstand

- Bedarf im BAB-Netz bis 2040 rund 8.000 Brücken(-teil)bauwerke zu modernisieren (Ersatzneubauten!) (Bundesstraßennetz rund 3.000 Bauwerke).
- Unerwartete Brückensperrungen (z.B. A 66 Salzbachtalbrücke, A 45 Talbrücke Rahmede) mit immensen verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Auswirkungen (bisher kaum beziffert).
- Im Auftrag ADAC von Ingenieurbüro PTV Auswirkungen von fiktiven Vollsperrungen exemplarisch für fünf Brücken an Bundesfernstraßen simuliert (aktuelle BVWP Kosten- und Wertansätze).
- Bsp. Norderelbbrücke (HH): Bei Vollsperrung volkswirtschaftliche Kosten von 334 Mio. € pro Jahr.

ADAC Position

- **Erhebliche Beeinträchtigungen von Wirtschaft, Mobilität und Lebensqualität** durch Brückensperrungen.
- Bei mehrjähriger Sanierung / Neubau einer Brücke übersteigt zusätzlicher **volkswirtschaftlicher Schaden** einer Vollsperrung die Kosten der Sanierung/ des Ersatzneubaus.
- Für Brückenmodernisierung muss gelten: **alles was baureif ist, wird finanziert** (Anhebung Ansatz SVK ab 2027).

Infrastrukturinvestitionen sichern.



ADAC Position

- Der ADAC begrüßt, dass Koalition mit dem Sondervermögen **mehr Mittel für alle Verkehrswege** und **zusätzlich 3 Mrd. Euro für baureife Fernstraßenprojekte** bereitstellt.
- **Fernstraßeninvestitionen** mit rund 11 Mrd. Euro pro Jahr bis 2029 (incl. Verteilung der 3 Mrd. Euro bis 2029) **trotz Sondervermögen eher begrenzt gestiegen**.
- **Zunehmender Bedarf** für Erhalt und Modernisierung, **insbesondere von Ersatzbrücken**, abzudecken und Prioritäten bei Neu- und Ausbau erforderlich.
- Politischer Rückhalt für Anwendung bisheriger **Planungsbeschleunigung** wichtig; in Vorbereitung befindliche weitere Initiativen erforderlich.
- **Finanzierung** der Verkehrsinfrastruktur überjährig, **zuverlässiger und dauerhaft planbar** gestalten (effiziente Investitionen, Bindung Fachkräfte).
- Für ADAC **verkehrsträgerspezifische Finanzierungskreisläufe** sachgerecht; **Zweckbindung des Infrastrukturanteils der Lkw-Mauteinnahmen** wieder herzustellen (Akzeptanz der Lkw-Maut!).

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 über das technisch Notwendige und Sinnvolle hinaus – Kostentreiber ohne substanziellen Sicherheitsgewinn.
- 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

- **Jährliche HU** würde über 23 Millionen Fahrzeuge betreffen und deutsche Halterinnen und Halter zusätzlich mit rund **1,8 Milliarden Euro** jährlich belasten. Prüfintervalle in nationaler Zuständigkeit belassen!
- **Screening** von Luftschadstoff- und Lärmemissionen über **Remote Sensing Technologien** für eine Einführung nicht ausreichend erprobt. Außerdem fehlender Rechtsrahmen zum Datenschutz auf EU-Ebene.
 - Operative/ organisatorische Aspekte noch völlig offen.
 - Fahrzeuge mit aufgrund ihres Alters zulässig hohen Emissionswerte nicht pauschal als defekt einstufen oder Halterinnen und Halter der Manipulation verdächtigen.