

Austausch

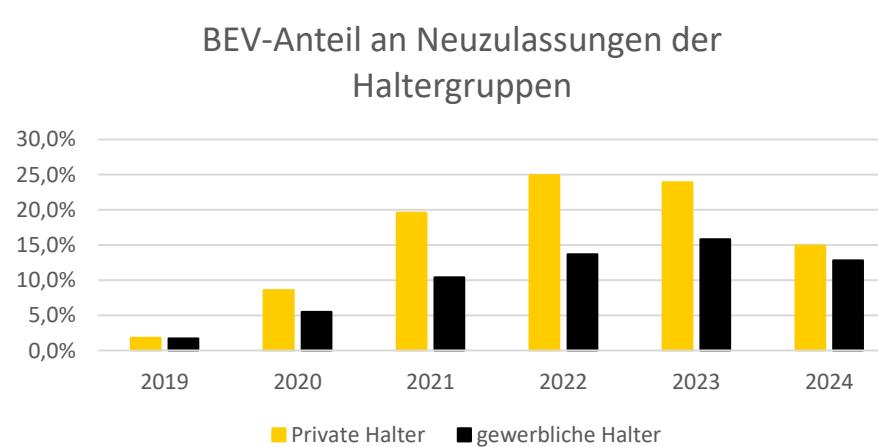
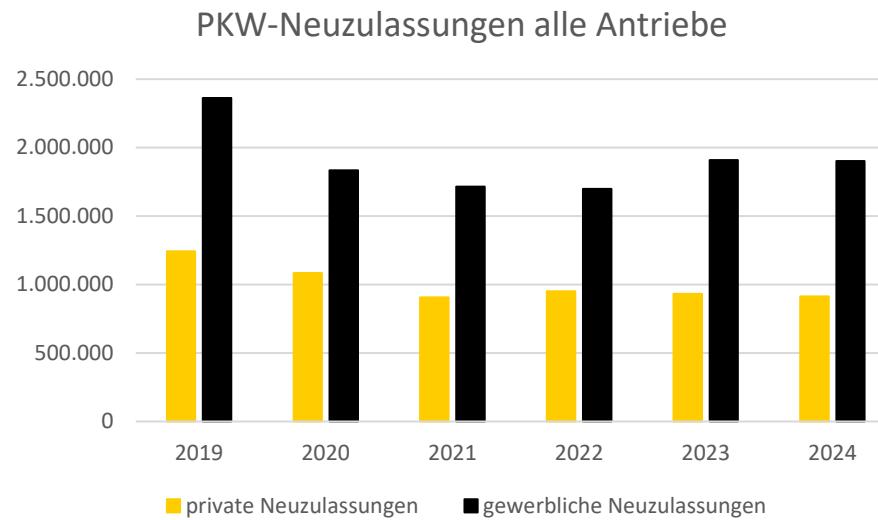
Themen: Antriebe und Energie, ETS und Entlastungen, BVMP 2040

30. Januar 2025

1) Antriebe und Energie

Elektromobilität, Kraftstoffe

Elektromobilität ist wesentlicher Treiber für Klimaschutz.



Sachstand

- Neuwagenabsatz mit 2,8 Mio./Jahr unter langjährigem Durchschnitt
– nur bei gewerblichen Käufern Erholung eingeleitet
- Zwei Drittel aller Neuwagenkäufe durch gewerbliche Halter
- BEV-Quote privater Neuwagenkäufer höher als bei gewerblichen Haltern – aber Kaufzurückhaltung (Preisniveau)
- Abruptes Förderende, aber dann intensiverer Preiswettbewerb

ADAC Position

- OEMs am Zug – Lücken im Produktportfolio schließen, vor allem **mehr preisgünstige Modelle**
- **Planbarkeit** für Verbraucher und Industrie wichtig
- Bei **Ausbau Ladeinfrastruktur** nicht nachlassen

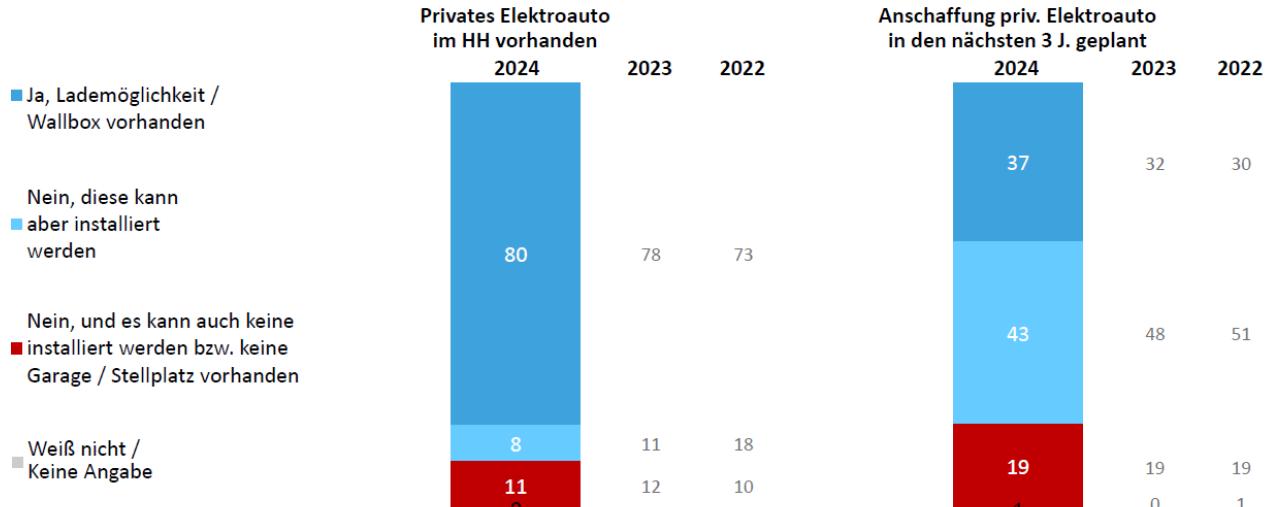


Ladeinfrastruktur und Ladepreise entscheiden mit über den weiteren Hochlauf der Elektromobilität.

Sachstand

- Der E-Autobesitz ist heute noch im hohen Maße mit dem Zugang zu einer Wallbox verbunden
- Um in den Massenmarkt zu kommen, müssen mehr Haushalte Zugang zu einer Wallbox oder kostengünstigen öffentlichen Lademöglichkeiten erhalten
- Lücken im Netz der öffentl. Ladeinfrastruktur v. a. in urban eng verdichteten Räumen, in Wohngebieten und auf dem Land

Verfügen Sie über eine Garage/Stellplatz? / Hat Ihre Garage/Ihr Stellplatz eine Lademöglichkeit/Wallbox für Elektroautos?



Basis: Personen ab 18 Jahren, in deren Haushalt ein privates Elektroauto vorhanden ist n=300 (2023: n=312; 2022: n=227), bzw. in den nächsten drei Jahren die Anschaffung eines privaten Elektroautos geplant ist n=276 (n=289; n=263); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen

ADAC Position

- In Kommunen **Flächen** ausweisen und mehrere Wettbewerber zulassen
- **Wettbewerb um Ladepreise stärken** (Preismeldepflicht/ Markttransparenzstelle, flexible Stromtarife, bidir. Laden, ...)
- Ad-hoc Laden weiter stärken durch Kartenzahlung bei **Ladepunkten unter 50 KW**

THG-Quote/ THG-Bonus verliert an Bedeutung

Sachstand

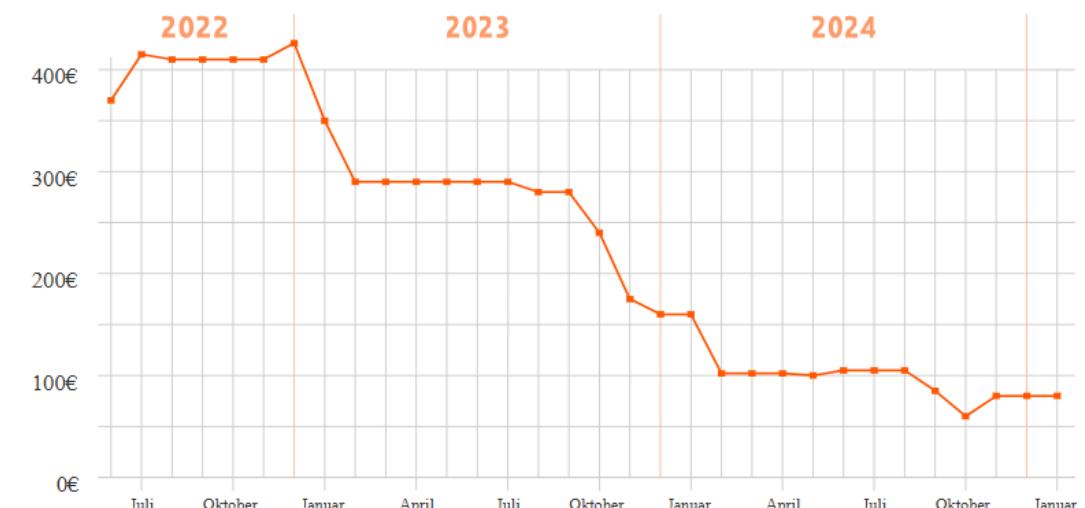
- Seit Einführung des THG-Bonus massiver Wertverfall (spiegelbildlich THG-Quote) weiterer Verfall nicht ausgeschlossen
- THG-Minderungsquote offenbar nicht ambitioniert genug
- Versagen des Zertifizierungssystems bei UER-Projekten
- Anpassung 38. BlmSchV führt nur zu leichter Besserung 2025, aber Verlagerung Überschüsse auf 2027 neue Herausforderung

ADAC Position

- **THG-Quote grundsätzlich effektiv für CO₂-Minderung**
- **Funktionierender THG-Bonus guter Anreiz** für Elektromobilität
- **Betrugsvorwürfe** rund um UER-Projekte und fortschrittliche Biokraftstoffe vollständig **aufklären**
- **Zertifizierung muss transparenter und belastbarer gestalten**
- **Abwicklung** des THG-Bonus für Anbieter **verbessern**
(Handelsperiode verlängern und Prozesse digitalisieren)

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



Mehr Ambitionen bei Umsetzung der RED III in BImSchG

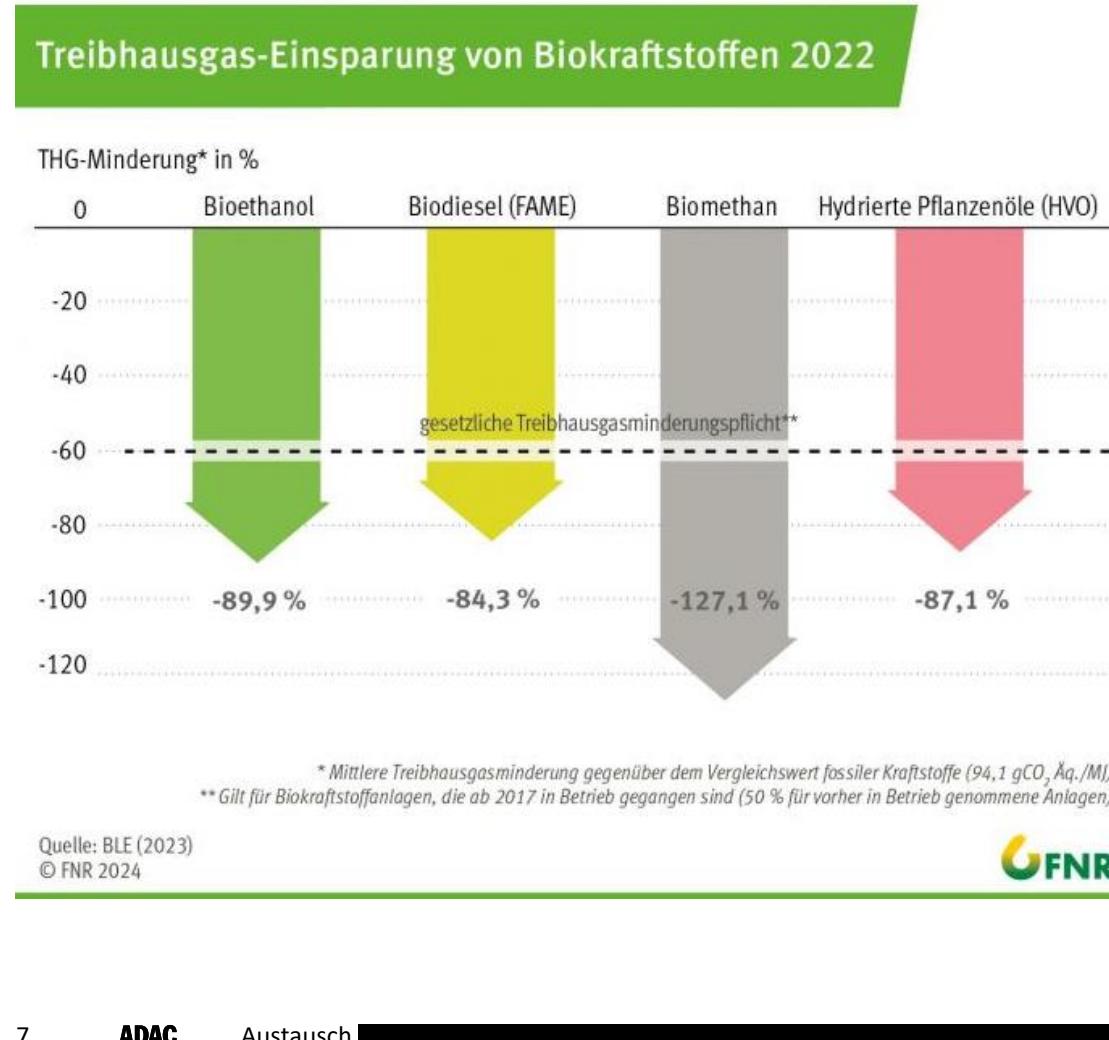
Sachstand

- Klimaziele im Verkehr erfordern Einbezug der Bestandsflotte (Klimaschutz und Bezahlbarkeit von Mobilität für alle)
- Kurz- und mittelfristig (fortschrittliche) Bio-Kraftstoffe und mittel-/ langfristig auch strombasierte Kraftstoffe
- Gegenwärtig normierte THG-Minderungsquote im BImSchG mit zu geringem Anreiz für Investitionen in alternative Kraftstoffe

ADAC Position

- **Anreize** für Investitionen in nachhaltige Kraftstoffe bei der Umsetzung der RED III **bis mind. 2040** setzen
- In Deutschland für **2030 die THG-Quote auf 40%** (bei Mehrfachanrechnung) festschreiben (gemäß RED III mindestens 14,5 % Minderung ohne Mehrfachanrechnung gefordert = ca. 25 % mit Mehrfachanrechnungen)
- **Separate Unterquoten** für fortschrittliche Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe vor 2030 ambitioniert fortschreiben
- **Überhang 2027** der THG-Quoten durch Zielanpassung **korrigieren**; Integration eines Flexibilitätsmechanismus, der bei Übererfüllung der Minderungsverpflichtung das Ambitionsniveau in den Folgejahren automatisch anhebt
- **Zeitnahe Vorlage des Gesetzentwurfs** zur BImSchG nach der Wahl

Nachhaltig hergestellte Biokraftstoffe nutzen



Sachstand

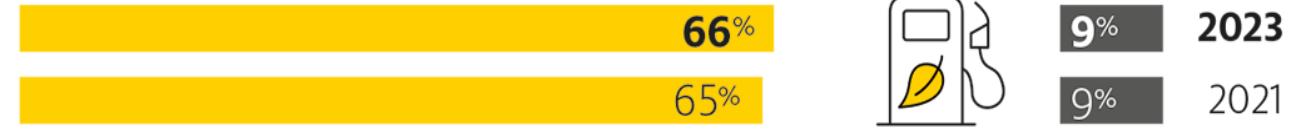
- Nutzung v.a. durch Beimischung (Super E10, Diesel B7)
- Freigabe von paraffinischen Dieseln als Reinkraftstoff sowie Diesel B10 erfolgt (weitere Potenziale vorhanden)
- z. T. fragwürdige Importe von Biodiesel

ADAC Position

- **Super E10+** stärken, konventionelle Biokraftstoffe (ohne Palmöl; = 1. Generation) weiter nutzen
- **Fortschrittliche Biokraftstoffe** (= 2. Generation) weiter fördern und ausbauen – als Beimischung und Reinkraftstoff – Anrechnung THG-Quote
- **Zertifizierungssysteme** gegen Betrug resistent machen, Belastbarkeit des Nachhaltigkeitsnachweises stärken und ggf. Vertrauenschutz hinterfragen
- Der **Steuer- und Abgabenrahmen** muss den Hochlauf alternativer Kraftstoffe fördern (Begünstigung bei Energiesteuer und CO₂-Bepreisung)

Strombasierte Kraftstoffe – wo bleibt der Produktionshochlauf?

Einführung neuartiger, klimaneutraler Kraftstoffe zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes



■ Ich befürworte (voll und ganz)

(ADAC Umfrage zur künftigen Mobilität 2023)

■ Ich befürworte (überhaupt) nicht

Sachstand

- Produktionshochlauf kommt global nur sehr langsam voran
- Mit Fortschreiten der Energiewende wären XtL neben Biokraftstoffen eine mögliche Lösung speziell für Bestandsfahrzeuge

ADAC Position

- Bekenntnis zur Verwendung von strombasierten Kraftstoffen **auch für Pkw** (Beimischung)
- Technologieneutrales **level playing field** bei relevanten EU-Regulierungen
- **Efuels-only-Pkw** in der Flottenregulierung verankern
- **Energiesteuer**: CO₂-Komponente stärken/ermäßigter Satz bzw. Freistellung

2) ETS II und Entlastungen

Rolle ETS II, Entlastungen Betroffener

Übergang vom nationalen CO₂-Preis zum ETS II



- Seit 2021 nationaler CO₂-Preis (BEHG) mit fixen Preisen pro t/ CO₂
- Ab 2027 EU-Emissionshandel für Verkehr und Gebäude (EU-ETS II)
 - Europaweites CO₂-Handelssystem (ggf. 2031 Fusion mit ETS I)
 - ETS II voraussichtlich 2042 bei EU-weiter Klimaneutralität der Sektoren
 - Enge Grenzen für Mittelverwendung (bis Juni nationale Planung an EU zu melden)
 - EU-Diskussion um Verschiebung des Starttermins auf 2028
- Übergang von nationalem CO₂-Preis (BEHG) zum europäischen System in D noch gesetzlich zu regeln
 - TEHG mglw. noch vor Verabschiedung
 - 2026 vorauss. vorübergehend nationales Handelssystem (Korridor 55-65 €) (hoher Aufwand)

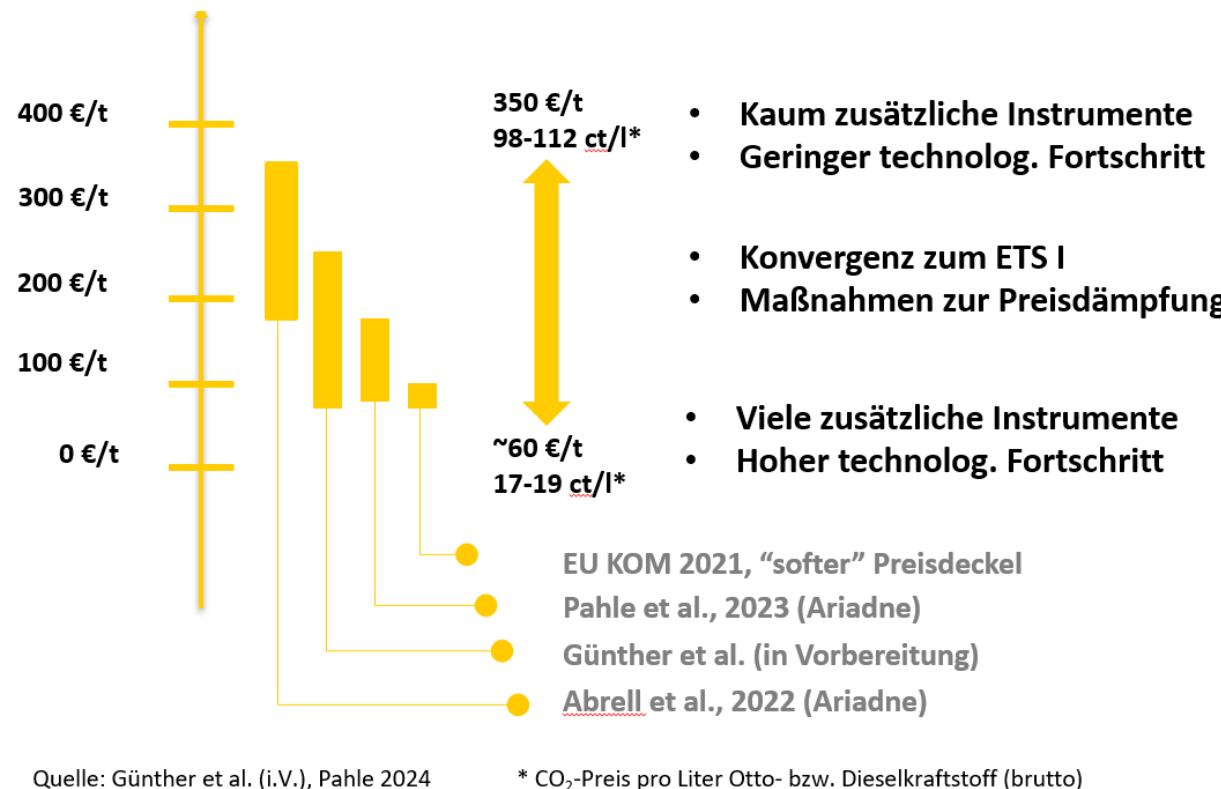
Entwicklung nationaler CO ₂ -Preis (brutto)			
Jahr	Preis/ t CO ₂ t	Preis/ l Benzin	Preis/ l Diesel
2024	45 €	ca. 12,7 Cent	ca. 14,2 Cent
2025	55 €	ca. 15,7 Cent	ca. 17,3 Cent
2026	55-65 €	ca. 16,9 Cent	ca. 18,9 Cent

ADAC Position

- Freier Emissionshandel zur Emissionsreduktion effizient und in Richtung Klimaneutralität zielsicher
- Belastung für Verbraucher ggf. hoch und schwer kalkulierbar
- Politisch geeignete Formen der Entlastung frühzeitig festlegen (Planungssicherheit für Verbraucher und Unternehmen)

ETS II: Erhebliche CO₂-Preisspanne bis 2030 möglich

Wissenschaftliche Abschätzungen zum CO₂-Preis 2030 im ETS II



Quelle: Günther et al. (i.V.), Pahle 2024

- Preisentwicklung abhängig von Fortschritten bei CO₂-Minderung/ Begleitmaßnahmen
- Anfangs begrenzte Preisdämpfung durch EU-Instrumente möglich
- Minderungslasten in EU nach Zahlungsbereitschaft
- Risiko fehlender Akzeptanz hoher CO₂-Preise in der EU und damit politischer Eingriffe

ADAC Position

- Begleitende Förderungen und Anreize zur Emissionsminderung bleiben wichtig
- Kompensation notwendig für Akzeptanz



Kompensationen frühzeitig regeln

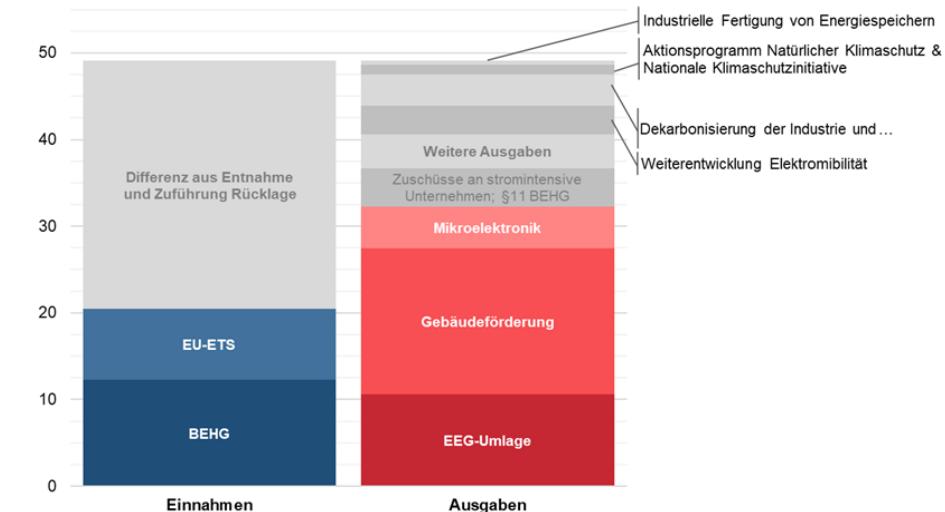
EU-Vorgaben zur Nutzung von ETS-Einnahmen und EU-Klimasozialfonds:

- Entlastung niedriger Einkommen (kein Klimageld für alle)
- Förderung von CO₂-Minderung
- Mitgliedstaaten müssen bis Juni 2025 Verwendung an EU melden

ADAC Position

- Überlastung besonders Betroffener **vermeiden**
- Kompensationen für **Haushalte mit niedrigem Einkommen**, z.B. sozial gestaffeltes Klimageld
- Entlastung für **weitere besonders betroffene Gruppen**, wie Pendler (z.B. Erhöhung der Entfernungspauschale, Sozialticket für den ÖPNV)
- Kompensation für **alle** durch Strombesteuerung auf EU-Mindestniveau
- Unterstützung der **Transformation im Verkehrsbereich** u.a.
 - Konformität bisheriger Verwendung der KTF-Mittel mit ETS II prüfen
 - Mehr Mittel aus KTF für (Personen)Verkehr

Finanztableau 2024 des Klima- und Transformationsfonds (KTF)
laut Beschluss des Haushaltsausschusses vom 18. Januar 2024,
in Milliarden Euro



Hinweis: Mittelverwendung im KTF für Verkehr nach Auslaufen E-Pkw-Förderung gering, da Deutschlandticket und Mittel Schiene u.a. im regulären Etat enthalten

3) Infrastruktur

Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplanung (BVMP 2040) / Finanzierung

Umsetzung BVWP 2030 mit starkem Verzug

Sachstand

- BVWP 2030 mit **Priorisierung auf Erhalt/ Modernisierung und Beseitigung von Engpässen** auf BAB-Achsen richtige Schwerpunkte gesetzt
- **Umsetzung Aus- und Neubau schleppend**
- **Brückensanierung** im Rückstand

BMDV-Verkehrsprognosen 2040

- **Personenverkehr:** zunehmender SPFV, stabile Pkw-Fahrleistungen, Pkw-Bestand 52 Mio.
- **Güterverkehr:** Wachstum Lkw-Verkehr stärker als SGV

ADAC Position

- Lehren für BVMP 2040 aus Rückstand bei Engpassbeseitigung durch **Überzeichnung der Bedarfspläne, fehlende Priorisierung in der Umsetzung und Unsicherheiten in der Finanzierung** ziehen

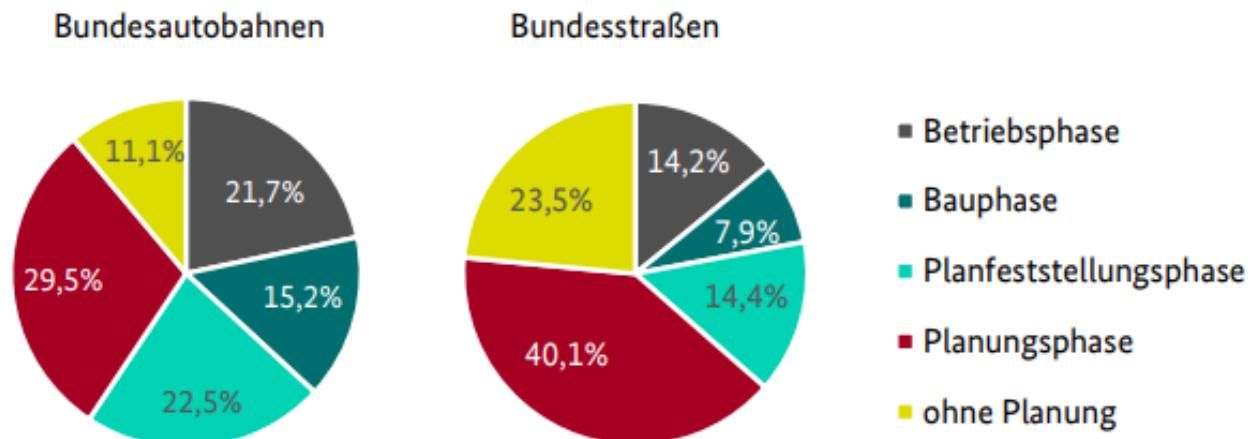


Abbildung 3-5: Umsetzungsstand der Teilvorhaben des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen in den Dringlichkeitskategorien „Laufend und fest disponiert“ und „Vordringlicher Bedarf“ (jeweils inkl. Engpassbeseitigung) in Abhängigkeit der Straßenklasse

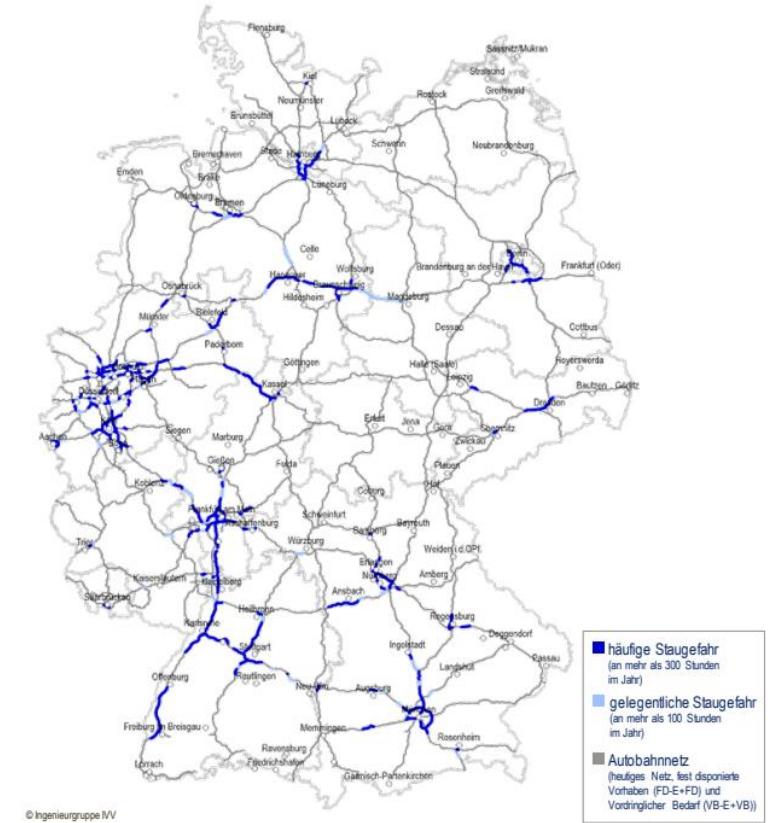
Mit BVMP 2040 mehr Planungssicherheit schaffen

Sachstand:

- Infrastrukturdialog des BMDV mit 70 Verbänden mit guten Empfehlungen und hoher Transparenz zu Konsensen und Dissensen

ADAC Position

- Mobilitätsplanung über **Leitbild** abdecken
- **Realistisch umsetzbare Bedarfspläne** (erneute hohe Überzeichnung vermeiden)
- **Strikte Prioritätensetzung** zu Aus- und Neubau bei allen Verkehrswegen
- **Nutzen-Kosten-Analyse** (NKVs) zur Bewertung weiter sinnvoll, insbesondere zur Priorisierung innerhalb möglicher Projektkategorien
- **Gestaffelte Bedarfskategorien** (z.B. 5-Jahresscheiben)
- Gezielter **Aus- und auch Neubau Fernstraßen** bleibt notwendig
- **Modernisierung und Ausbau des Schienennetzes** zur Verbesserung von Zuverlässigkeit und zur Angebotsausweitung
- Für alle Verkehrswege eine **langfristig zuverlässige Finanzierung**



© Ingenieurgruppe IVV

Abbildung 5-14: Gelegentliche und häufige kapazitätsbedingte Staugefahr auf Bundesautobahnen in 2040

Finanzierungskreisläufe schaffen



ADAC Position

- **Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur** benötigen noch deutlich **größere finanzielle Priorität**, insbesondere in Erhalt und Modernisierung.
- Angesichts des Zustandes der Verkehrsinfrastruktur darf eine höhere Finanzausstattung der Bundesverkehrswege **nicht von einer Reform der Schuldenbremse abhängig** sein.
- Die **Finanzierung** der Verkehrsinfrastruktur muss **zuverlässiger und dauerhaft planbar** sein, um effizient investieren und Fachkräfte an den Sektor binden zu können.
- Für den ADAC sind **verkehrsträgerspezifische Finanzierungskreisläufe** sachgerecht. Angesichts erheblicher Überschüsse des Staates aus Abgaben des Straßenverkehrs ändert dies nichts an den Finanzierungsmöglichkeiten von Schienenwegen und Wasserstraßen.
- 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. (Der Klimaanteil der Lkw-Maut bietet hinreichend Möglichkeiten der Querfinanzierung).

ADAC

ADAC Büro Berlin

