

Europa in Bewegung – sicher, nachhaltig und verbraucherorientiert.

Impulse zur Europawahl 2024



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	04
Wofür wir uns einsetzen	06
I. Mobile Verbraucher europaweit stärken	08
Zugang zu Fahrzeugdaten fair regeln.....	10
eCall für die Sicherheit ausweiten	12
Manipulationsschutz für Tacho und Keyless-Systeme sicherstellen	14
Green Claims: Verbraucherschutzorganisationen mitdenken.....	16
Recht auf Reparatur erweitern.....	18
Pauschalreiserecht verbraucherfreundlicher gestalten	20
Fahrgastrechte weiter stärken.....	22
Verbraucher beim multimodalen Reisen besser schützen	24
Opferschutzlücken bei Auslandsunfällen schließen.....	26
Kfz-Zulassungen innerhalb des EU-Binnenmarkts vereinfachen.....	28
Sportbootführerscheine und Skipper-Qualifikationen EU-weit anerkennen	30
Faire EU-weite Regelung zur Entsorgung alter Boote etablieren.....	32
II. Sicher und mobil in Europa	34
Führerscheinrichtlinie ausgewogen fortentwickeln	36
Mehr Sicherheit durch intelligente Fahrerassistenzsysteme gewährleisten...	38
Car2X-Technologie den Weg bereiten	40
Blendung im Straßenverkehr entgegenwirken	42
III. Mobilität nachhaltig entwickeln.....	44
Europäisches Klimaziel bis 2040 ambitioniert und flexibel umsetzen	46
Energiesteuerreform nicht länger aufschieben	50
Rechtliche Unklarheiten beim EU-Emissionshandel beseitigen	52
Elektroautos dürfen sich nicht zur Kostenfalle entwickeln.....	54
Altfahrzeugverordnung verbraucherfreundlich nachbessern.....	56
IV. Mobilität zukunftssicher und bezahlbar gestalten.....	58
Energiesystem und Elektromobilität vernetzt(er) denken.....	60
Innereuropäischen Bahnverkehr verbessern.....	64
Luftverkehr bis 2050 nachhaltig entwickeln	66
Nationalen Entscheidungsspielraum bei Eurovignettenrichtlinie bewahren..	68
Markt für bezahlbare Kleinwagen erhalten	70
Impressum.....	72

Vorwort

Europa und seine Bürgerinnen und Bürger stehen vor enormen Herausforderungen. Sicherheit, Wohlstand, Lebensqualität, Freizügigkeit – was in den vergangenen Jahrzehnten erreicht und aufgebaut wurde, gilt es in eine stabile und nachhaltige Zukunft zu führen. Grenzenlose Mobilität und das Recht, sich frei innerhalb der Mitgliedstaaten zu bewegen, zu arbeiten und zu leben, ist für viele Menschen unverzichtbar und selbstverständlich geworden. Mehr noch: Europas Bürgerinnen und Bürger wollen immer mobiler sein. Gleichzeitig drängt der Wandel zur Klimaneutralität, zum Wohle heutiger und künftiger Generationen. Der ADAC bekennt sich zum europäischen Klimaziel. Die europäische Mobilitätspolitik steht deshalb vor der Herausforderung, dass der Verkehr, nicht nur bei touristischen Reisen, sondern allem voran auch im Alltag der Menschen nachhaltig gestaltet werden muss – sowohl in ökonomischer, ökologischer als auch in sozialer Hinsicht.

Mobilität ist die Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und Rückgrat einer zukunftsfähigen vernetzten Wirtschaft. Straßen, Schienen, Wasserstraßen und Flugkorridore bilden die Adern, die Europa versorgen und Menschen verbinden. Digitalisierung, Vernetzung und Automatisierung können dazu beitragen, die Mobilität sicherer, vielseitiger, multimodaler und dabei nahtlos sowie umweltverträglicher zu gestalten.

Die EU-Verkehrspolitik hat sich zum Ziel gesetzt, die europäische Wirtschaft durch ein modernes Infrastrukturnetz in Bewegung zu halten, das Reisen für die Menschen schneller und sicherer zu machen und dabei emissionsarme und digitale Lösungen zu fördern. Die Herausforderung bleibt, eine zukunftsgerechte Mobilität zu gestalten, die den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen gerecht wird, und gleichzeitig die negativen Effekte des Verkehrs weiter reduziert. Dabei wird die Frage, wie dies in Bezug auf die individuelle Mobilität gelingen kann, weiter an zentraler Stelle stehen. Denn von den europaweit zurückgelegten Personenkilometern mit motorisierten Verkehrsmitteln entfallen 85 % allein auf den Pkw-Verkehr. Damit steht das Auto unangefochten an erster Stelle als Verkehrsmittel der Wahl für die Europäer.

» Nachhaltig in Richtung Zukunft

Europa hat in den vergangenen Jahren beim Klima-, Umwelt- und Verbraucherschutz mit dem Green Deal und Data Act ambitionierte Maßstäbe gesetzt, die nun mit Leben gefüllt werden müssen. Europa muss jetzt sein Potenzial entfalten, um auch bei Zukunftstechnologien und -energien eine Vorreiterrolle einzunehmen. Gleichzeitig müssen die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden, damit die angestrebte Transformation hin zu einem emissionsfreien Energie-, Industrie- sowie Mobili-



„Mobilität ist die Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und Rückgrat einer zukunftsfähigen vernetzten Wirtschaft.“

Christian Reinicke
Präsident ADAC e.V., München

tätssektor geschaffen wird. Die Integration von Energie- und Mobilitätssektor ist dabei ein wichtiger Schlüssel auf dem Weg zu einer nachhaltigen Zukunft. Dabei bildet die Elektromobilität einen wesentlichen Baustein. Der Zugang zu kritischen Rohstoffen und die Sicherheit der Lieferketten müssen weltweit gewährleistet werden. Gleichzeitig muss die europäische Politik die Emissionsminderung durch alternative Kraftstoffe offensiver vorantreiben und bessere Regulierungsvoraussetzungen und Anreize für globale Investitionen in alternative Kraftstoffe schaffen. Damit kann Klimaschutz im Luftverkehr, bei Schifffahrt und Schwerlastverkehr, aber auch in der europäischen und weltweiten Pkw-Bestandsflotte verbessert werden.

Die Herausforderungen für die EU-Verkehrspolitik bleiben auch in der kommenden 10. Legislaturperiode des Europäischen Parlaments groß. Der Weg der Digitalisierung und Automatisierung führt zu veränderten Mobilitätsmustern. KI-basierte Lösungen eröffnen die Chance für effizientere Mobilitätsangebote sowie völlig neue Geschäftsfelder. Daten und Vernetzung spielen daher auch bei Fahrzeugen eine immer wichtigere Rolle. Dies erfordert sektorspezifische Lösungen, insbesondere beim Zugang zu Fahrzeugdaten, damit die Teilhabe hieran für Verbraucher sicher und zukunftsgerichtet und für Wettbewerber fair gestaltet werden können.

Der Kreislaufgedanke sollte auf allen Ebenen der Wertschöpfung verankert werden – so auch im Mobilitätsbereich. Produkte müssen mit Fokus auf ihre Langlebigkeit, Reparierbarkeit, Upgrade-Möglichkeit und schließlich auch Recyclingfähigkeit gestaltet werden, wie zum Beispiel die Batterien von Elektroautos. Dabei ist es besonders wichtig, erhöhte Kosten für die Verbraucher zu vermeiden. Dies gilt sowohl für das Produktdesign wie auch den Verwertungsprozess. Zudem ist den allgemein gestiegenen Anforderungen an Energieeffizienz, Emissionsreduzierung und Schadstofffreiheit Rechnung zu tragen. Die Dekarbonisierung des Verkehrs und die Luftreinhaltung müssen in diesem Sinne weiter vorangebracht werden, ohne die Mobilität der Menschen zu beschneiden.

» Gemeinsam den Wandel gestalten

Vieles erfordert gemeinschaftliches Handeln eines starken Europas. Dabei sollte Brüssel stets die Bedürfnisse der Bürger im Blick behalten und mobile Verbraucher nicht überfordern oder übermäßig belasten. Denn der Wandel der Mobilität lässt sich nur gemeinsam mit den Menschen gestalten.

Wir wollen für alle Europäer eine sichere, bezahlbare und bedarfsorientierte Mobilität – in Ballungszentren ebenso wie im ländlichen Raum und über alle europäischen Gren-

zen hinweg; egal ob mit dem Auto, auf der Schiene, zu Wasser und Luft, dem Fahrrad, zu Fuß oder mit dem ÖPNV. Denn Mobilität ist die Grundlage für Wachstum und Beschäftigung in Europa, sie treibt uns an, bewegt die Welt und entwickelt sich technologisch weiter. Sie ist der Garant für soziale Teilhabe und gesellschaftlichen Fortschritt, für Freiheit und Lebensqualität.

Als größter europäischer Automobilclub und anerkannte Verbraucherschutzorganisation möchte der ADAC für eine sich wandelnde Mobilität Empfehlungen geben. Dabei haben wir besonders die Bedürfnisse der Verbraucher im Blick. Der ADAC setzt sich unter anderem dafür ein, dass die Sicherheit im Straßenverkehr verbessert wird, die Antriebe von morgen uns sauber bewegen und der Fortschritt für sauberen Verkehr technologieoffen geregelt wird, Wettbewerb eine Innovationsquelle der europäischen Wirtschaft bleibt und Verbraucherrechte gestärkt werden.

Ihr
Christian Reinicke

Wofür wir uns einsetzen

» Mobile Verbraucher europaweit stärken

Zeitgemäße Dienstleistungen für den Verkehr sind ohne die Verwendung und den Austausch von Daten nicht mehr denkbar. Hieraus ergeben sich aber auch neue Herausforderungen für Verbraucherinnen und Verbraucher sowie Unternehmen, ihre Rechte in einer digitalen und vernetzten Mobilitätswelt zu wahren. Es ist an der EU, mobile Verbraucher bei europaweiten Reisen zu schützen und ihre Rechte in einem von der Digitalisierung geprägten Binnenmarkt grenzüberschreitend zu stärken.

- Zugang zu Fahrzeugdaten fair regeln
- eCall für die Sicherheit ausweiten
- Manipulationsschutz für Tacho und Keyless-Systeme sicherstellen
- Green Claims: Verbraucherschutzorganisationen mitdenken
- Recht auf Reparatur erweitern
- Pauschalreiserecht verbraucherfreundlicher gestalten
- Fahrgastrechte weiter stärken
- Verbraucher beim multimodalen Reisen besser schützen
- Opferschutzlücken bei Auslandsunfällen schließen
- Kfz-Zulassungen innerhalb des EU-Binnenmarkts vereinfachen
- Sportbootführerscheine und Skipper-Qualifikationen EU-weit anerkennen
- Faire EU-weite Regelung zur Entsorgung alter Boote etablieren

» Sicher und mobil in Europa

Es ist wichtig, dass alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer durch eine gute Ausbildung die Bedeutung sicherer Fahrpraktiken verstehen und diese im Alltag umsetzen. Intelligente Assistenzsysteme können sie dabei unterstützen. Mit kontinuierlichen Anstrengungen und dem Engagement aller Beteiligten lassen sich weiterhin Fortschritte machen und ein sichereres Verkehrsumfeld für alle schaffen.

- Führerscheinrichtlinie ausgewogen fortentwickeln
- Mehr Sicherheit durch intelligente Fahrerassistenzsysteme gewährleisten
- Car2X-Technologie den Weg bereiten
- Blendung im Straßenverkehr entgegenwirken

» Mobilität nachhaltig entwickeln

Die Erreichung der Klimaschutzziele 2040 erfordert einen ganzheitlichen und technologieoffenen Ansatz. Aus Sicht des ADAC muss der Verkehrssektor einen wesentlichen Beitrag zur Emissionsreduktion leisten, damit die Klima- und Umweltziele der EU und ihrer Mitgliedstaaten erreicht werden können. Gleichzeitig muss die Mobilität für alle Menschen sichergestellt und bedürfnisgerecht ausgestaltet werden sowie bezahlbar bleiben.

- Europäisches Klimaziel bis 2040 ambitioniert und flexibel umsetzen
- Energiesteuerreform nicht länger aufschieben
- Rechtliche Unklarheiten beim EU-Emissionshandel beseitigen
- Elektroautos dürfen keine Kostenfalle sein
- Altfahrzeugverordnung verbraucherfreundlich nachbessern

» Mobilität zukunftssicher und bezahlbar gestalten

Es genügt nicht, sich auf die Bedürfnisse des heutigen Verkehrs zu konzentrieren – wir müssen uns schon jetzt auf die Anforderungen von morgen vorbereiten. Dabei kommt der Politik mit der Gestaltung des langfristigen Rahmens besondere Verantwortung zu. Insbesondere muss sie Verbrauchern und Wirtschaft Planungssicherheit geben, also stetig und verlässlich handeln. Nur so lässt sich gemeinsam sicherstellen, dass unser europäisches Verkehrssystem nachhaltig ist, sowohl in ökonomischer, ökologischer als auch in sozialer Hinsicht. Die europäische Rahmensetzung bei den Abgabensystemen muss zielgenau, aufeinander abgestimmt und in der Gesamtbelastung tragbar sein. Die Gestaltung einer zukunftssicheren und individuellen Mobilität braucht Dynamik, aber Menschen müssen sie sich leisten können und entsprechend ihrer Bedürfnisse an ihr teilhaben können.

- Energiesystem und Elektromobilität vernetzt(er) denken
- Innereuropäischen Bahnverkehr verbessern
- Luftverkehr bis 2050 nachhaltig entwickeln
- Nationalen Entscheidungsspielraum bei Eurovignettenrichtlinie bewahren
- Markt für bezahlbare Kleinwagen erhalten

Mobile Verbraucher europaweit stärken

Grenzenlose Mobilität – dafür steht Europa, und sie wird von seinen Bürgerinnen und Bürgern nicht nur bei touristischen Reisen, sondern ebenso im mobilen Alltag geschätzt. Es ist an der EU, mobile Verbraucher in einem von grenzüberschreitenden Mobilitätsangeboten sowie von der Digitalisierung geprägten Binnenmarkt zu schützen und die Rechte zu stärken.

Zeitgemäße Dienstleistungen für den Verkehr sind ohne die Verwendung und den Austausch von Daten nicht mehr denkbar. Dabei gilt es, die Rechte von Verbrauchern in einer digitalen und vernetzten Mobilitätswelt zu wahren und den Wettbewerb der Unternehmen um die besten Lösungen zu stärken. Ohne eine Regulierung des Zugangs zu Fahrzeugdaten, die dem Verbraucher die Hoheit über seine Daten gibt und allen Marktteilnehmern dieselben

Chancen einräumt, drohen Nachteile für alle Beteiligten. Der Data Act setzt zwar bereits wichtige Rahmenbedingungen. Gleichwohl bedarf es noch sektorspezifischer Regelungen, wie beispielsweise für einen fairen und sicheren Zugang zu Fahrzeugdaten. Diese müssen sowohl den Verbraucherinteressen nach Hoheit über ihre Daten wie auch den Interessen der Unternehmen gerecht werden. Verbraucher müssen die freie Wahl erhalten, mit wem sie ihre Daten teilen wollen – oder auch nicht teilen wollen. Weitere Verbraucherthemen, bei denen der ADAC die europäische Ebene in der Pflicht sieht, sind die Verbesserung der Passagierrechte und des Pauschalreiserechts, die Erweiterung des „Rechts auf Reparatur“ auf Fahrzeuge oder den Schutz vor Tachomanipulation und Missbrauch bei Keyless-Funktionen bei Fahrzeugen.

©Shutterstock/Tanasan Sungkaew



ADAC – Blick auf Europa

Zugang zu Fahrzeugdaten fair regeln

Moderne Pkw zeichnen mit ihren Sensoren kontinuierlich unzählige Messgrößen auf und erzeugen daraus Daten, die für den Fahrzeughersteller und andere markteteiligte Dritte einen wirtschaftlichen Wert haben. Die Hoheit über diese Daten liegt allerdings beim Verbraucher – daher soll dieser frei entscheiden, wer Zugriff darauf erhält und für welche Zwecke Dritte seine Daten nutzen dürfen.

Der freie, vom Fahrzeughersteller unabhängige Fernzugang zu den Fahrzeugdaten, Funktionen und Ressourcen ist für Automobilclubs, freie Werkstätten, Versicherer und andere Dritte die Voraussetzung, um Telematik-Angebote und Dienstleistungen entwickeln zu können oder ihre bisherigen Geschäftsmodelle weiterhin anzubieten. Nur so gibt es für Verbraucherinnen und Verbraucher ein wettbewerbsmäßig geprägtes Angebot an Dienstleistungen. Die Wettbewerbsnachteile einer ausbleibenden Regelung sind einer aktuellen Studie der FIA zu entnehmen: die geschätzten wirtschaftlichen Verluste von Verbrauchern und unabhängigen dritten Marktteilnehmern des Automobils

Aftermarket – so das Ergebnis der FIA-Studie – belaufen sich auf voraussichtlich 26 Milliarden Euro pro Jahr in 2030 und 95 Milliarden Euro pro Jahr bis 2050.

Heute gewähren Fahrzeughersteller, insoweit sie überhaupt einen Zugriff ermöglichen, den Fernzugriff auf Fahrzeugdaten über ihre IT-Plattformen außerhalb des Fahrzeugs (Hersteller-Backend). Dieser Weg erfüllt die Anforderungen für einen diskriminierungsfreien und kundenfreundlichen Datenzugriff nicht: Auf diese Weise kann beispielsweise ein Hersteller Informationen darüber erhalten, ob ein Auto auch in einer freien Werkstatt gewartet wird. Ändert sich nichts, werden in Zukunft die Hersteller den Markt und die Kunden kontrollieren.

Um die Wahlfreiheit der Verbraucher und den freien Marktzugang unabhängiger Dritter zu gewährleisten, ist daher ein gesetzlich geregelter, sicherer, standardisierter und diskriminierungsfreier Zugang zu den vom Fahrzeug generierten Daten unerlässlich.

Data Act reicht nicht aus

Das Datengesetz (Data Act) schließt wesentliche Lücken der heutigen Regulierung und wird ab September 2025 gelten. Es ermöglicht Nutzern unter anderem, Daten, die von ihren Produkten generiert wurden, zu teilen. Der ADAC hat sich seit Jahren dafür eingesetzt, den Menschen speziell bei vernetzten Fahrzeugen die Hoheit über ihre Daten zu verschaffen und begrüßt die Regelung. In Zukunft werden Autofahrer entscheiden können, bestimmte Fahrzeugdaten mit unabhängigen Dritten wie dem ADAC, Werkstätten oder

Versicherungsgesellschaften zu teilen. Beim Datengesetz handelt es sich aber um eine horizontale Gesetzgebung, die für sämtliche Produkte im Internet der Dinge gilt, die Verbraucherinnen und Verbraucher erwerben oder nutzen. Dies reicht nicht aus. Die Komplexität von modernen Fahrzeugen und die Bedeutung von Mobilität für sämtliche Lebensbereiche erfordert daher eine tiefgreifendere Regulierung als beispielsweise vernetzte Kaffeemaschinen oder smarte Haushaltsgeräte.

„Aktuell haben nur die Hersteller direkten Zugriff auf die Vielzahl an Daten, die ein modernes Auto sammelt. Dabei besteht kein Zweifel daran, dass die Hoheit über diese Daten beim Verbraucher liegt! Diese Situation widerspricht den Prinzipien der Datenhoheit und beeinträchtigt den freien Wettbewerb. Allen Marktteilnehmern, aber auch Prüfdiensten muss ein sicherer Zugriff auf die Daten des Fahrzeugs ermöglicht werden – soweit der Verbraucher das zulässt.“



Karsten Schulze
Technikpräsident ADAC e.V., München

Fairen Zugang im Rahmen einer sektorspezifischen Regelung ermöglichen

Um den besonderen Herausforderungen wie zum Beispiel sehr komplexen Datenströmen und der Vielzahl an Marktbeteiligten im Bereich des Automobilsektors Rechnung zu tragen, hält der ADAC eine zusätzliche sektorspezifische Regelung in Form einer Novelle der sogenannten Typgenehmungsverordnung (Verordnung (EU) 2018/858) für dringend geboten. Im Rahmen einer sektorspezifischen Regelung (SSL, sector specific legislation) soll eine technische Lösung für den Datenzugang gesetzlich verankert werden, um Verbraucherschutz und Wettbewerbsinteressen in Einklang zu bringen.

Dabei müssen folgende Grundsätze gelten:

- 1) Weder Fahrzeugeigentümer/Fahrzeugführer noch die vom Fahrzeugeigentümer ausgewählten Dienstleister dürfen durch den Fahrzeughersteller überwacht werden;
- 2) Drittunternehmen müssen in der Lage sein, herstellerneutral neue Dienstleistungen entwickeln zu können;
- 3) Unabhängige Dienstleister müssen den Kunden auf denselben Kanälen erreichen können wie der Fahrzeughersteller selbst.

Das Extended-Vehicle-Konzept (ExVe, Neutral Server, ADAXO) der Automobilindustrie erfüllt diese Grundprinzipien nicht und würde einen fairen Wettbewerb am Markt verhindern.

Es sieht vor, dass die Fahrzeugdaten ausschließlich auf einem herstellereigenen Server liegen und für marktbeeteiligte Dritte nur nach einer Zugangskontrolle verfügbar sind. Die Hersteller würden dann sowohl über die Daten der Kunden als auch der Mitbewerber verfügen und somit einen Wettbewerbsvorteil erlangen. Der ADAC favorisiert hingegen eine Lösung, bei der der Fahrer ohne Zutun des Herstellers entscheidet, wem er welche Daten zur Verfügung stellen möchte.

Der ADAC sieht für einen fairen Wettbewerb bei Kfz-Wartungs- und Reparaturdienstleistungen die sichere Onboard Telematik-Plattform (S-OTP) als die beste Lösung an. Nur ein standardisierter, diskriminierungsfreier und sicherer Zugang zu den Daten, Ressourcen und Funktionen im Fahrzeug gibt auch anderen Marktbeteiligten die Möglichkeit, mit den Produkten und Diensten des Herstellers zu konkurrieren und neue Dienstleistungen zu entwickeln. Bereits heute sieht die europäische eCall-Typgenehmungsverordnung (EU) 2015/758 vor, dass sich die bordeigenen eCall-Systeme auf eine interoperable, standardisierte, sichere und frei zugängliche Plattform stützen.

Der ADAC unterstützt eine solche Plattform, welche allen Marktteilnehmern, Automobilherstellern, unabhängigen Werkstätten, Versicherern, Automobilclubs und anderen berechtigten Dritten einen diskriminierungsfreien Zugang gewährt und somit die Wahlfreiheit der Kunden sowie faire Wettbewerbsbedingungen gewährleistet.

Die aktuell in Brüssel diskutierten Lösungen nach FRAND (fair, reasonable and non discriminatory) Prinzip sind aus Sicht des ADAC nur dann wirksam, wenn sie technisch implementiert werden. Nur so sind sie neutral überprüfbar. Eine Rollentrennung zwischen Autorisierungsprozess (Datentreuhänder oder S-OTP) und dem Bereitsteller von Daten und Funktionen (Hersteller) ist dafür eine sichere und einfache Lösung.

Die EU-Kommission ist nun gefragt, schnellstmöglich einen entsprechenden Gesetzgebungsentwurf für einen fairen Datenzugang vorzulegen, denn nur so kann die Wahlfreiheit der Verbraucher gesichert und ein fairer Marktzugang für unabhängige Dritte gewährleistet werden.

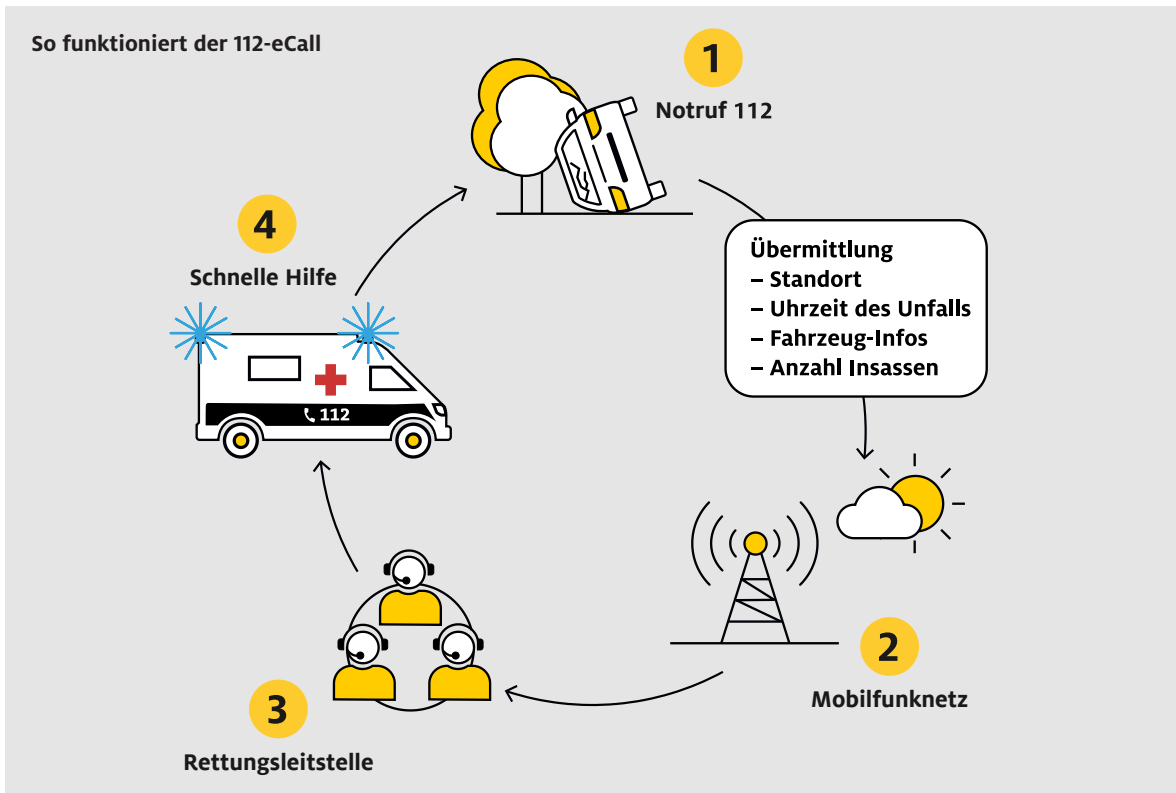


Der ADAC empfiehlt,

- dass möglichst schnell branchenspezifische europäische Regeln für einen sicheren, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu den fahrzeuggenerierten Daten vorgelegt werden.

ADAC – Blick auf Europa

eCall für die Sicherheit



Damit bei einem Unfall schneller medizinische Hilfe geleistet werden kann, hat die Europäische Union 2015 eine Verordnung erlassen, sodass ab 1. April 2018 alle neu typgenehmigten Pkw und leichten Nutzfahrzeuge (Fahrzeugklassen M1 und N1) mit einem automatischen Notrufsystem (eCall) ausgestattet werden müssen.

Das europäische Notrufsystem eCall kann die medizinische Versorgung von Unfallopfern verbessern, weil damit Rettungskräfte schneller alarmiert werden können. Dabei kann der Notruf entweder direkt an die europäische Notrufnummer 112 abgesetzt werden, an die Zentrale des Autoherstellers oder an dessen Dienstleister geleitet werden.

„Das europäische automatische Notrufsystem eCall kann die medizinische Versorgung von Unfallopfern erheblich verbessern, weil damit Rettungskräfte schneller alarmiert werden können. Der ADAC sieht Verbesserungspotenzial: eCall-Systeme müssen zuverlässig und zukunftsorientiert gestaltet werden, und der Notruf sollte ohne jeden Zeitverlust an die Rettungskräfte durchgeleitet werden.“



Karsten Schulze
Technikpräsident ADAC e.V., München

eCall zuverlässig und zukunftsorientiert gestalten.

Die Einführung des eCall war ein wichtiger Schritt für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Jedoch gibt es in der Praxis noch einige Schwachstellen:

Obwohl die eCall-Ausrüstung für neu typengenehmigte Fahrzeuge schon seit 2018 vorgeschrieben ist, verfügen noch immer nicht alle neuen Fahrzeugmodelle über ein solches System. Denn viele neue Modelle durchlaufen keine neue Typengenehmigung, sondern können die bestehende des Vorgängers weiterverwenden. Deshalb plädiert der ADAC dafür, möglichst zeitnah vorzuschreiben, dass ausnahmslos alle neu zugelassenen Kraftfahrzeuge mit eCall-Systemen ausgerüstet werden müssen.

Weiter zeigte ein Test des ADAC, dass herstellerspezifische Notrufe zu Verzögerungen von über einer Minute führen können, bis die Nachricht über den Unfall bei der zuständigen 112-Rettungsleitstelle eintrifft. Der direkte Weg über „112-eCall“ wäre deutlich besser, denn bei schweren Un-

fällen zählt jede Sekunde. Um fehler- und verzögerungs-trächtige Umwege über Callcenter der Fahrzeughersteller zu vermeiden, sollten eCall-Systeme standardmäßig so vorkonfiguriert werden, dass sie direkt die europäische Notrufnummer 112 kontaktieren. Stehen im Fahrzeug „112-eCall“ und „Hersteller-Notruf“ parallel zur Verfügung, sollten Autofahrerinnen und Autofahrer das Recht haben, ihren bevorzugten Anbieter zu wählen.

Eine weitere Schwachstelle ist das Mobilfunknetz: Aktuell setzt das System allein auf die 2G/3G Mobilfunknetze. Jedoch: Das 3G-Netz ist schon abgeschaltet und 2G soll mittelfristig durch 4G/5G abgelöst werden. Damit der eCall auf lange Sicht zuverlässig funktioniert, muss er technisch weiterentwickelt werden („Next Generation eCall“). Bis dies der Fall ist, muss die Aufrechterhaltung der alten Netze gewährleistet sein. Für diese Umstellung sind ausreichende Übergangsfristen und Nachrüstlösungen für die Bestandsflotte erforderlich.



Der ADAC empfiehlt,

- dass ausnahmslos alle neu zugelassenen Fahrzeuge über eCall an die europäische Notrufnummer 112 verfügen müssen.
- dass eCall-Systeme bei der Fahrzeugauslieferung standardmäßig auf die europäische Notrufnummer 112 eingestellt werden.
- dass schnellstmöglich die Voraussetzungen geschaffen werden, um den „Next Generation eCall“ einzuführen.

ADAC – Blick auf Europa

Manipulationsschutz für Tacho und Keyless



Nach wie vor stellt Tachomanipulation europaweit ein massives Problem für Verbraucherinnen und Verbraucher dar. Die EU-Verordnung 2017/1151 schreibt bereits seit September 2018 für alle Neuwagen vor, dass der Kilometerstand im Auto systematisch geschützt werden muss. Offen geblieben ist bislang jedoch, wie dieser Schutz ausgestaltet sein muss. Eine ADAC-Stichprobe bei drei Fahrzeugen hat aber gezeigt, dass sich auch bei neuen Auto-Modellen der Kilometerstand meist schnell und einfach manipulieren lässt. Erst im September 2022 konnte der ADAC in seinen Untersuchungen bei zwei Fahrzeugmodellen eine Verbesserung feststellen.

Ein weiteres Beispiel für mangelnde Sicherheit sind die nicht ausreichend geschützten Keyless-Schließsysteme. Viele Autos mit einem Komfort-Schließsystem (oft „Keyless“ genannt) sind deutlich leichter zu stehlen als Fahr-

zeuge mit normalem Funkschlüssel. Beim Keyless-System muss für das Öffnen und Starten des Autos keine Taste am Funkschlüssel gedrückt werden. Das Auto sendet ständig Funksignale mit einer Reichweite von etwa zwei Metern aus. Wenn ein berechtigter Autoschlüssel in diesen Bereich kommt, funkt er an das Auto zurück. Beim Betätigen des Türgriffs öffnet die Zentralverriegelung, und beim Drücken des Startknopfs wird der Motor gestartet.

Der ADAC hat seit 2018 über 560 aktuelle Modelle getestet und nachgewiesen, dass sich rund 95 Prozent der Fahrzeuge mit solchem Schließsystem mit geringem technischen Aufwand nicht nur öffnen, sondern auch wegfahren lassen. Erst seit 2020 setzen die Hersteller zunehmend eine Technik ein, die solche Manipulationen unmöglich macht oder zumindest erschwert.

„Nur manipulationssichere Fahrzeuge können einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten. An zwei einfachen Beispielen wie Tachomanipulation und Keyless-Diebstahl erkennt man deutlich, dass Nachbesserungsbedarf besteht. Der ADAC spricht sich dafür aus, dass Manipulationssicherheit in Fahrzeugen über ihre gesamte Lebensdauer sichergestellt werden soll.“



Karsten Schulze
Technikpräsident ADAC e.V., München

Der ADAC sieht Nachbesserungsbedarf beim Tacho und bei Keyless-Schließsystemen

Einerseits ist es aus Sicht des ADAC notwendig, auf EU-Ebene gesetzlich zu präzisieren, wie der Tachomanipulationsschutz im Rahmen der Typgenehmigung zu überprüfen ist. Eine neutrale Überprüfung wäre zum Beispiel jederzeit durch international anerkannte, zertifizierte und praktizierte Prozesse wie Common Criteria (ISO/IEC 15408) und durch neutrale Organisationen möglich, in Deutschland zum Beispiel durch das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI). Neben der technischen Lösung wird auch die Einführung sogenannter Kilometerstands-Datenbanken diskutiert. Eine Speicherung der Kilometerstände über eine Datenbanklösung stellt aus Sicht des ADAC keinen hinreichenden Schutz vor Tachomanipulation

sicher. Akzeptabel wäre es, den Kilometerstand regelmäßig über die inzwischen vielfach verbauten Connect-Systeme mit integrierter SIM-Karte an eine behördliche Stelle zu übermitteln, sofern der Datenschutz gewährleistet ist und verbraucherseitig keine Mehrkosten entstehen.

Andererseits sollten Autos mit Keyless-Schließsystem auch zeitgemäß gegen Diebstahl gesichert und nicht leichter zu entwenden sein als Autos mit normalem Funkschlüssel. Ähnlich wie bei der Tachomanipulation sollte die Absicherung von neutraler Seite überprüft werden – etwa durch die international anerkannte Common Criteria Methode (ISO/IEC 15408).



Der ADAC empfiehlt,

- dass technische Vorkehrungen gegen Tachomanipulation gesetzlich festgeschrieben werden.
- dass die gesamte Fahrzeugelektronik systematisch abgesichert wird, um Keyless-Diebstahl zu verhindern.
- dass Manipulationssicherheit/IT-Sicherheit über die gesamte Lebensdauer von modernen Fahrzeugen sichergestellt und durch neutrale staatliche Stellen geprüft wird.

ADAC – Blick auf Europa

Green Claims: Verbraucherschutzorganisationen mitdenken

Durch den Gesetzesentwurf zur Green Claims Directive (GCD) soll die Kommunikation zur Umweltverträglichkeit von Produkten im Zusammenhang mit kommerziellen Interessen reguliert werden. Der ADAC e.V. begrüßt das Ziel, unzutreffende oder verfälschende werbliche Kommunikation mit Umweltaussagen jeder Art zu unterbinden. Irreführende, verkürzte, wissenschaftlich nicht nachweisbare oder irrelevante Aussagen zu (Teil-) Aspekten der Nachhaltigkeit von Produkten führen zu uninformierten und damit letztlich entmündigten Verbrauchern und Verbraucherinnen.

Unabhängige und wissenschaftlich fundierte Verbraucherschutztests, wie beispielsweise im Mobilitätsbereich, dienen dagegen der Aufklärung der Verbraucher und tragen unter anderem zu Fortschritten in der Fahrzeugsicherheit sowie zum Umwelt- und Klimaschutz bei. Verbraucherschutzorganisationen, die dem Verbraucher transparent Informationen zur Verfügung stellen, sind vielmehr nicht Teil des Problems von Greenwashing durch Hersteller, Händler und Vermittler von kommerziell vermarkteten Produkten und Dienstleistungen, sondern Teil der Lösung.

Verbraucherschutzorganisationen vom Anwendungsbereich ausnehmen

Die GCD soll im Wesentlichen die Herleitung und Begründung von ausdrücklichen Umweltaussagen durch Gewerbetreibende in kommerziellem Zusammenhang regeln. Hierbei unterscheidet der Richtlinienentwurf strukturell nicht zwischen Aussagen von einerseits unabhängigen Verbraucherschutzorganisationen ohne eigene wirtschaftliche Interessen am Verkauf der betroffenen Produkte und Leistungen und andererseits Herstellern, Händlern und Vermittlern, die die von der Aussage betroffenen Produkte in Gewinnerzielungsabsicht bewerben. Bei ungünstigster Auslegung der noch zu konkretisierenden Regelungen der GCD führt dies zu folgenden direkten Auswirkungen auf die Tätigkeit der unabhängigen Verbrauchertestorganisationen:

– Nach der weiten Auslegung des Begriffs des Gewerbetreibenden in der EU-Richtlinie 2005/29 über unlautere Geschäftspraktiken sind die Testorganisationen als Gewerbetreibende grundsätzlich betroffen.

- Aufgrund der unklaren Formulierung „im Zusammenhang mit kommerzieller Kommunikation“ in der sogenannten Empowering Consumers Richtlinie 2024/825 wäre jeder redaktionelle Testbericht, in dem das Thema Nachhaltigkeit gestreift wird, in einem Verbrauchermagazin oder online im Fokus der GCD.
- Jeder Verbrauchertest, der nur ein einziges Kriterium im Zusammenhang mit Nachhaltigkeit beinhaltet, würde als Umweltaussage kategorisiert werden und damit der GCD unterliegen (Abänderung 51 des EU-Parlaments).
- Umweltaussagen basierend auf neuen, noch nicht allgemein bestätigten, aber gleichwohl wissenschaftlich validen Methoden dürften nicht getroffen werden (Abänderung 76 des EU-Parlaments). Eine Entwicklung neuer, validerer Kriterien durch Experten wäre damit wesentlich erschwert und würde den Verbrauchern erst nach einer deutlichen Verzögerung zugutekommen können.
- In den aktuell diskutierten Fassungen der Richtlinie ist

„Anerkannte Verbraucherschutzorganisationen – wie der ADAC e.V. – sind nicht Teil des Greenwashing-Problems, sondern Teil der Lösung. Die Green-Claims-Richtlinie darf nicht zu unverhältnismäßigen Belastungen durch gestiegene Kosten für Konformitätsprüfungen und Bürokratie führen. Der Verbraucher soll auch in Zukunft Zugang zu wissenschaftlich fundierten Erkenntnissen aus unabhängigen Verbrauchertests haben.“



Karsten Schulze
Technikpräsident ADAC e.V., München

unklar geblieben, ob Tests auch nur Teile des Lebenszyklus des Produkts berücksichtigen dürfen. Hier gibt es entgegengesetzte Regelungen. Einerseits fordert das EU-Parlament (Abänderung 88) ein Lebenszykluskonzept als Voraussetzung für die Nutzung von aggregierten Indikatoren. Andererseits wird durch das EU-Parlament in Art. 3 Abs. 1 lit. a eine Regelung vorgeschlagen (Abänderung 57), nach der lediglich darüber zu informieren ist, ob nur Teile des Lebenszyklus berücksichtigt werden. Für Verbraucherschutzverbände ist es nahezu unmöglich, den gesamten vollständigen Lebenszyklus einzubeziehen, da ihnen gerade im Hinblick auf die Produktion eines

Produktes die relevanten Informationen nicht zugänglich sind. Die Nutzung aggregierter Indikatoren, um dem Verbraucher einen schnellen und im Ergebnis verständlichen Zugriff auf die zumeist komplexen Testergebnisse zu ermöglichen, wäre für sie nahezu ausgeschlossen.

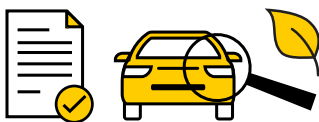
Der ADAC fordert vor diesem Hintergrund, dass Testberichterstattung durch anerkannte Verbraucherschutzorganisationen in Verbrauchermagazinen und online ohne Bezug zum Verkauf der getesteten Produktgruppen nicht unter den Anwendungsbereich der Richtlinie fällt.

Vereinfachtes Prüfverfahren ermöglichen

Die aktuellen Formulierungen im Entwurf der EU-Kommission könnten dazu führen, dass jede Umweltaussage, unabhängig ob im Rahmen einer werblichen Kommunikation oder unabhängiger Verbraucherschutztests, der Vorabprüfung einer amtlich dafür akkreditierten, sogenannten „nationalen Prüfstelle“ unterliefe. Bei jedem Testsiegel müssten Testmethodik und deren sachgerechte Anwendung betreffend jedes einzelnen sich wiederholenden Produkttests durch die Prüfstelle überprüft werden. Dies führt in der Folge zu erheblichen Prüfkosten sowie einem beträchtlichen bürokratischen Aufwand. Im ungünstigsten Fall wird dies dazu führen, dass Verbraucherschutzorganisationen, die sich dem Kampf gegen intransparente und unsachgemäße Werbeaussagen gegenüber den Verbrauchern verpflichtet fühlen, ihre Testaktivitäten deutlich einschränken und Aussagen zu Umweltaspekten möglicherweise komplett einstellen müssen. Dies würde der verbraucherpolitischen Intention entgegenlaufen, den Verbraucherinnen und Verbrauchern eine gut informierte, sachgerechte und auf unabhängigen Untersuchungen basierende Entscheidung zu ermöglichen.

Der ADAC begrüßt den Vorschlag des EU-Parlaments, nach dem für anerkannte Verbraucherschutzorganisationen im Rahmen eines delegierten Rechtsakts ein vereinfachtes Verfahren eingeführt werden soll (Abänderung 87). Zudem könnte die Prüfung von Testmethoden ohne Prüfung jedes einzelnen durchgeführten Tests ausreichen. Aus Sicht des ADAC ist in diesem Fall sicherzustellen, dass eine Verzögerung zwischen der Umsetzung der Richtlinie und des delegierten Rechtsaktes vermieden wird.

Darüber hinaus ist mindestens die Aufnahme einer Regelung zur Klarstellung erforderlich, dass nur wissenschaftliche Methoden für Testgruppen geprüft werden müssen und nicht jeder Test. Unabhängig von der Frage, wer eine Konformitätsbescheinigung beantragt (ob Verbraucherorganisation oder Hersteller), erscheint die Prüfung jedes einzelnen Tests unverhältnismäßig und auch wenig sinnvoll, sofern die im Einzelnen angewandte wissenschaftliche Methode geprüft wurde.



Der ADAC empfiehlt,

- dass anerkannte Verbraucherschutzorganisationen aus dem Anwendungsbereich der Green-Claims-Richtlinie aufgenommen werden.
- dass ein vereinfachtes Prüfverfahren ermöglicht wird – insbesondere für den Fall, dass Verbraucherschutzorganisationen im Anwendungsbereich der Verordnung bleiben.

ADAC – Blick auf Europa

Recht auf Reparatur



Reparatur in der Autowerkstatt

Mit der im Jahr 2024 verabschiedeten Richtlinie zum Recht auf Reparatur sollen in der EU-Verbraucherpolitik neue Maßstäbe gesetzt werden. Mit ihr sollen Verbraucherinnen und Verbraucher künftig noch mehr in die Lage versetzt werden, aktiv an der ökologischen und digitalen Transformation mitzuwirken. Denn bisher wurde Verbrauchern bei fehlerhaften Produkten häufig nur der Ersatz des Produktes anstelle einer Reparatur angeboten. Außerdem war es so, dass Verbrauchern nach Ablauf der gesetzlichen Sach-

mängelhaftung mangels Rechtsgrundlage keine Reparatur der betreffenden Waren angeboten wurden.

Künftig haben Verbraucher nun einen Anspruch auf Reparatur gegenüber dem Hersteller, auch nachdem die gesetzliche Sachmängelhaftungsfrist gegenüber dem Verkäufer abgelaufen ist. In den Mitgliedstaaten muss es eine Online-Plattform geben, um es Verbrauchern zu ermöglichen, Reparaturstellen aufzufinden.

„Wir begrüßen das neue Recht auf Reparatur, denn wir versprechen uns davon Kostenersparnisse für die Verbraucherinnen und Verbraucher. Das Recht auf Reparatur wird die Ziele des europäischen Grünen Deals voranbringen, denn wenn mehr repariert wird, wird weniger weggeworfen. So verringert sich auch das Abfallaufkommen!“



Karsten Schulze
Technikpräsident ADAC e.V., München

Die neuen einheitlichen Regelungen zur Reparatur von Waren sind insgesamt positiv

Gleichwohl sollte das Recht auf Reparatur weiter ausgeweitet werden, um den Verbraucherschutz zu stärken.

1) Erweiterung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf Kraftfahrzeuge:

Derzeit fallen Fahrzeuge zwar als Waren in den Anwendungsbereich der Richtlinie. Die wesentliche Vorschrift der neu eingeführten Herstellerverpflichtung zur Reparatur erfasst allerdings nur in den Fahrzeugen verbaute elektronische Displays, sie soll jedoch nicht auf Fahrzeuge im Ganzen Anwendung finden. Die Trennung hinsichtlich des Fahrzeugs und einzelner Fahrzeugteile ist nicht zielführend. Aus Gründen eines starken Verbraucherschutzes sollte das Fahrzeug als langlebiges und immer wieder reparaturbedürftiges Produkt miterfasst und der Produktkatalog der Richtlinie entsprechend ergänzt werden. Beispiele aus der Praxis verdeutlichen den Handlungsbedarf, wie die fehlende Reparierbarkeit von einzelnen Teilen in LED-Leuchten, bei denen die Gehäuse in der Regel

versiegelt sind und ein Reparaturverfahren von Herstellerseite nicht festgelegt wurde. Gleiches gilt für Hochvoltbatterien und deren Batteriegehäuse, wenn die Batteriezellen in Kunststoff vergossen werden.

2) Klare Regelung der Verantwortlichkeiten:

Nach Ablauf der zweijährigen Sachmängelhaftungsfrist kann sich der Verbraucher nun an den Hersteller wenden, der zur Reparatur verpflichtet ist. Dem Hersteller steht es frei, sich zur Erfüllung seiner Verpflichtung eines Dritten (dies sind zum Beispiel Subunternehmer, Bevollmächtigte, Importeure oder Verteiler) zu bedienen. Hier sollte insbesondere für den Fall der mangelhaften Reparatur klargestellt werden, wer bei der Einschaltung von Dritten durch den Hersteller Vertragspartner des Verbrauchers wird. Ansonsten besteht das Risiko, dass der Verbraucher vom Hersteller an den Dritten verwiesen wird und der Dritte den Verbraucher wiederum an den Hersteller zurückverweist. Hier braucht es Klarheit für den Verbraucher.



Der ADAC empfiehlt,

- dass das Recht auf Reparatur künftig auch Kraftfahrzeuge als Ganzes betrifft.
- dass Verantwortlichkeiten zur Erfüllung der neu eingeführten Hersteller-Vpflichtung klargestellt werden, sollte der Hersteller für eine Reparatur Dritte (zum Beispiel Subunternehmer oder Importeure) einschalten.

ADAC – Blick auf Europa

Pauschalreise verbraucherfreundlich gestalten



Mehr Rechte für Fahrgäste und Pauschalreisende: Die EU-Kommission plant Verbesserungen

Im Dezember 2023 hatte die EU-Kommission einen Vorschlag für eine neue Pauschalreiserrichtlinie vorgelegt. Der Entwurf bringt insbesondere im Hinblick auf die Durchsetzbarkeit der Verbraucherrechte einige wesentliche Verbesserungen.

» Es ist positiv, dass die EU-Kommission die Regelungen zum Rücktritt vor dem Reisebeginn verbraucherfreundlich regeln will.

Zum einen soll eine Klarstellung der Kriterien erfolgen, in welchen Fällen unvermeidbare, außergewöhnliche Umstände vorliegen. Damit soll für Reisende und Reisever-

anstalter Transparenz geschaffen werden, wann außergewöhnliche Umstände vorliegen und somit ein kostenfreier Rücktritt von einer Pauschalreise möglich ist.

Verbraucherfreundlich geregelt ist auch, dass Veranstalter dem Kunden im Rücktrittsfall anstatt einer Rückzahlung des Reisepreises nun einen Reisegutschein anbieten können. Zudem ist es verbraucherfreundlich, dass diese Reisegutscheine nun in die Insolvenzabsicherung mitbezogen werden. Außerdem muss der Veranstalter innerhalb von 14 Tagen nach Ablauf der Gültigkeit des Gutscheins die Kosten erstatten, ohne dass der Reisende einen gesonderten Antrag stellen muss.

„Das novellierte Pauschalreiserecht muss den Verbraucher im Blick haben. Die Reisenden müssen wissen, an wen sie sich mit Ansprüchen wenden können, wenn auf einer Reise einmal etwas schief läuft – das stärkt das Verbrauchervertrauen und bringt am Ende Sicherheit und Vorteile für alle Seiten.“



Karlheinz Jungbeck
Tourismuspräsident ADAC e.V., München

Reisenden mehr Sicherheit geben

Auch wenn die geplante Novelle der EU-Pauschalrichtlinie grundsätzlich positiv bewertet wird, sind aus Sicht des ADAC unter anderem folgende Nachbesserungen am Vorschlag der Kommission zentral:

1) Eine Klarstellung der Unterschiede zwischen Pauschalreisen, verbundenen Reiseleistungen und Reisevermittlungen schon bei der Buchung:

Für viele Verbraucher ist es nicht klar, wer bei Mängeln und/oder Schadenersatzansprüchen der korrekte Ansprechpartner ist. Außerdem sollte Verbrauchern besser kommuniziert werden, dass sie bei der Buchung von Pauschalreisen einen umfassenderen Schutz erhalten als bei der Buchung von Individualreisen.

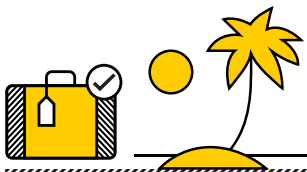
2) Deckelung der Anzahlungshöhe:

Im Sinne der Verbraucher sollte die Obergrenze der Anzahlungen für den Regelfall bei 20 % festgesetzt

werden. Diese Begrenzung der Anzahlungshöhe hat sich in Deutschland in der Praxis seit vielen Jahren bewährt. Nur im Ausnahmefall sollte hier mehr verlangt werden dürfen.

3) Zurückbehaltungsrecht des Reisepreises für den Verbraucher:

Während der Corona-Pandemie zeigte sich die Problematik, dass viele Veranstalter ihre Kunden zur fälligen Restpreiszahlung aufgefordert haben, obwohl auch für Reiseveranstalter zu diesem Zeitpunkt nicht absehbar war, ob die Reise überhaupt (vertragsgemäß) durchgeführt werden konnte. Das novellierte Pauschalreiserecht sollte den Verbrauchern künftig ein Zurückbehaltungsrecht einräumen, sollte im Zeitpunkt der Fälligkeit der Restpreiszahlung, etwa aufgrund von außergewöhnlichen Umständen unklar sein, ob beziehungsweise unter welchen Bedingungen die gebuchte Reise stattfinden kann.



Der ADAC empfiehlt,

- dass im Zuge der Novellierung des Pauschalreiserechts eine klare Unterscheidung zwischen Pauschalreise, verbundenen Reiseleistungen und Reisevermittlung festgelegt und den Reisenden kommuniziert wird.
- dass es eine grundsätzliche Deckelung der Anzahlungshöhe bei Pauschalreisen auf 20 % des Reisepreises gibt.
- dass das Zurückbehaltungsrecht des Reisepreises eingeführt wird, wenn nicht absehbar ist, ob die Reise vertragsgemäß durchgeführt werden kann.

ADAC – Blick auf Europa

Fahrgastrechte weiter ausbauen

Ende 2023 hat die EU-Kommission einen Vorschlag vorgelegt, mit dem die bereits bestehenden Fahrgastrechte ergänzt und verbessert werden sollen. Der Entwurf bringt insbesondere im Hinblick auf die Durchsetzbarkeit der Verbraucherrechte einige wesentliche Verbesserungen.

» Als positiv zu bewerten ist die Einführung eines EU-einheitlichen Formulars für Erstattungs- und Entschädigungsanträge für alle Verkehrsträger (Flugzeug, Schiff und Omnibus). Für Bahnreisende wurde ein solches Formular bereits mit Überarbeitung der Bahngastrechte vorgesehen.

Damit wird nun auch den Reisenden der anderen Verkehrsträger ein Hilfsmittel an die Hand gegeben, um ihre Rechte geltend zu machen. Reisende müssen sich nun nicht mehr selbst um ein Formular kümmern, Vordrucke vergleichen beziehungsweise abschätzen, ob ein solcher Vordruck dafür geeignet ist. Sie erhalten so eine einfache Möglichkeit zur Kontaktaufnahme mit dem jeweiligen Unternehmen und zur Geltendmachung ihrer Rechte.

Vorschlag der EU-Kommission weiterentwickeln und Schutzlücken schließen

Auch wenn die Änderungen zu den Fahrgastrechten insgesamt als positiv zu bewerten sind, braucht es zusätzliche Verbesserungen für den Verbraucher.

1) Weitere verpflichtende Angaben zu Kontaktdaten durch die einzelnen Verkehrsunternehmen:

Fluggesellschaften werden künftig dazu verpflichtet, auf ihrer Homepage eine Mailadresse anzugeben, an die das Formular für Erstattungs- und Entschädigungsansprüche gesendet werden kann. Im Schiffs- und Omnibusverkehr wird die Angabe einer Mailadresse für das Beförderungsunternehmen ebenfalls verpflichtend. Im Eisenbahnverkehr fehlt hingegen eine konkrete Regelung zur expliziten Angabe einer Mailadresse. Wünschenswert wäre eine einheitliche Regelung für alle Verkehrsunternehmen und die Angabe weiterer Kontaktdaten, wie zum Beispiel die

verpflichtende Angabe einer ladungsfähigen Anschrift für den Fall eines Rechtsstreits.

2) Wahlrecht des Verbrauchers beim Prozess der Rückerstattung des Flugpreises zwischen Vermittler und Fluggesellschaft:

Der Fluggast muss künftig über das Verfahren zur Erstattung des Flugpreises informiert werden. Die Erstattung über einen Vermittler muss kostenlos erfolgen. Es ist jedoch keine einheitliche Vorgehensweise vorgesehen, wie die Erstattung abläuft. Damit kann dies von Airline zu Airline unterschiedlich sein. Zudem kann die Fluggesellschaft entscheiden, ob sie die Erstattung über einen Vermittler vornimmt oder nicht. Wenn die Fluggesellschaft entscheiden kann und der Fluggast nicht oder nicht ausreichend informiert wird, weiß er nicht, von wem er das Geld erhält.

„Eine Lehre der Corona-Pandemie im Bereich Tourismus war, dass Erstattungsprozesse für Reisende oftmals kompliziert und langwierig waren. Um dies zu vermeiden, braucht es Änderungen im Bereich der Fahrgastrechte. Die EU-Kommission hat nun Ergänzungen vorgeschlagen, die die Rechte von Fahrgästen ausweiten. Dies ist begrüßenswert. Trotz der positiven Neuerungen bedarf es weiterer Verbesserungen.“



Karlheinz Jungbeck
Tourismuspräsident ADAC e.V., München



Ein neuer EU-Kommissionsvorschlag sieht vor, Fahrgastrechte in Europa zu stärken

Wir fordern ein Wahlrecht, denn dann könnte sich der Verbraucher auch für den Vermittler entscheiden. Dieser dient ohnehin häufig als Ansprechpartner, da er oft „näher“ am Reisenden ist und leichter greifbar ist als zum Beispiel eine Fluggesellschaft mit Sitz außerhalb der EU.

3) EU-Kommissionsvorschlag von 2013 ist nicht mehr zweckmäßig:

Aus dem Entwurf geht hervor, dass die EU-Kommission die von ihr 2013 vorgeschlagenen Vorschriften zur besseren Durchsetzung der Fluggastrechte nach wie vor für zweck-

mäßig erachtet. Dagegen spricht, dass damals wichtige Themen wie zum Beispiel der Schutz gegen Insolvenzen von Fluggesellschaften oder die Vorkasse-Praxis bei Flugbuchungen nicht geregelt wurden. Zudem wird damit die zwischenzeitlich ergangene EuGH-Rechtsprechung zu grundlegenden Auslegungsfragen nicht berücksichtigt. Kritisch bewertet der ADAC auch die Regelung zur Anhebung der Verspätungszeiten bei Ausgleichszahlungen. Hier besteht die Gefahr, dass viele Verspätungsfälle nicht mehr abgedeckt sind und der Fluggast seltener eine Ausgleichszahlung verlangen kann.



Der ADAC empfiehlt,

- dass eine einheitliche Regelung für alle Verkehrsunternehmen zur verpflichtenden Angabe umfassender Kontaktdaten festgelegt wird.
- dass bei vorhergegangener Flugbuchung über Vermittler ein Wahlrecht für Verbraucher bei Rückerstattung des Flugpreises zwischen Vermittler und Fluggesellschaft besteht.
- dass eine Anpassung des Vorschlags zur Überarbeitung der Fluggastrechte an die aktuellen Entwicklungen, wie zum Beispiel die Rechtsprechung des EuGH der vergangenen Jahre, vorgenommen wird.

ADAC – Blick auf Europa

Verbraucher beim multimodalen Reisen besser schützen

In Europa reisen viele Personen multimodal. Das heißt, dass sie mindestens zwei verschiedene Verkehrsmittel für den Zweck derselben Reise nutzen.

Die derzeit geltenden Passagierrechte für Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugbeförderungen bieten multimodal Reisenden jedoch keinen ausreichenden Schutz. Denn derzeit werden die Passagierrechte nur isoliert für das jeweilige Beförderungsmittel geregelt.

Ende 2023 hat die EU-Kommission einen Vorschlag vorgelegt, mit dem Fahrgäste nun auch beim multimodalen Reisen besser geschützt werden sollen. Diese neue Verordnung soll neben den bereits bisher geltenden Passagierrechten Anwendung finden.

» Der Vorschlag bringt insbesondere im Hinblick auf die Durchsetzbarkeit der Verbraucherrechte einige wesentliche Verbesserungen.

» Als positiv zu bewerten ist insbesondere die Einführung eines EU-einheitlichen Formulars für Erstattungs- und Entschädigungsanträge, wonach Beschwerden nun nach einem vergleichbaren Prinzip ablaufen.

Das bedeutet, dass Verbraucher künftig ihre Rechte sowohl bei isolierter Nutzung von Beförderungsmitteln als auch bei multimodalen Reisen einfacher durchsetzen können. Dabei wird Übersichtlichkeit und Transparenz gewährleistet.

Verbraucherfreundlichere Regelungen für multimodal Reisende auf EU-Ebene

Auch wenn die neuen Bestimmungen zu den Fahrgastrechten beim multimodalen Reisen insgesamt als positiv zu bewerten sind, braucht es zusätzliche Verbesserungen für die Verbraucher.

1) Kohärente Ausgestaltung der Ansprüche unabhängig davon, ob die Buchung eines einzelnen Verkehrsmittels erfolgt oder die Reise mit verschiedenen Verkehrsmitteln durchgeführt wird:

Grundsätzlich begrüßenswert ist, dass betroffenen Passagieren für den Fall des Verpassens von Anschlüssen

ein Wahlrecht auf Erstattung des Ticketpreises oder eine Ersatzbeförderung zum Endziel eingeräumt wird. Ebenso ist der vertragsschließende Beförderer verpflichtet, Unterstützung in Form von Verpflegung und Unterbringung zu leisten. Nicht vorgesehen ist im Verordnungsvorschlag derzeit eine Entschädigungszahlung. Dies sollte den Reisenden jedoch entsprechend den Fahrgastrechten eingeräumt werden. Denn auch hier stellt es ein Ärgernis und einen zusätzlichen Aufwand dar, wenn sie ihren Anschluss verpassen und dadurch zu spät an ihrem Zielort ankommen.

„Der Vorschlag der EU-Kommission, die Rechte multimodal Reisender auf europäischer Ebene zu regeln, ist begrüßenswert. So können bestehende Schutzlücken geschlossen werden. Die Verordnung ergänzt die bestehenden Passagierrechte über das bisherige Maß hinaus. Um den Schutz von Fahrgästen wirklich zu verbessern, muss die Verordnung sicherstellen, dass Reisende stets einfach und transparent wissen, welche Rechte ihnen im Fall von Beförderungsstörungen zustehen.“



Karlheinz Jungbeck
Tourismuspräsident ADAC e.V., München

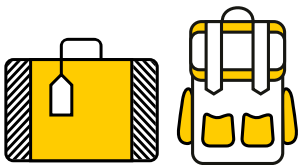


Fahrgastrechte im multimodalen Reiseverkehr weiter ausbauen

2) Insolvenzabsicherungspflicht für multimodale Reisen:

Derzeit sieht der EU-Kommissionsentwurf keine Regelungen zum Insolvenzschutz von multimodal Reisenden vor. Da Reisende bei Beförderungsverträgen jedoch regelmäßig zu Vorauszahlungen verpflichtet sind, sollte im Sinne eines

effektiven Verbraucherschutzes auch hier ein Insolvenzschutz gelten. Zur Absicherung von Vorauszahlungen sollten Insolvenzsicherungspflichten für multimodale Einzelverträge, kombinierte multimodale Beförderungsausweise sowie getrennte Beförderungsausweise mit aufgenommen werden.



Der ADAC empfiehlt,

- dass eine kohärente Ausgestaltung der Ansprüche unabhängig davon erfolgt, ob ein einzelnes Verkehrsmittel gebucht wird oder die Reise mit verschiedenen Verkehrsmitteln durchgeführt wird.
- dass eine Insolvenzsicherungspflicht für vereinnahmte Gelder im multimodalen Reisen erfolgt.

ADAC – Blick auf Europa

Auslandsunfälle: Opferschutzlücken schließen



Unfall im europäischen Ausland: Diese Ansprüche kann man geltend machen

Nach einem Unfall im EU-Ausland können Geschädigte ihre Schadenersatzansprüche nach Maßgabe der EU-Kraftfahrzeughaftpflichtrichtlinie (KH-Richtlinie)¹ in ihrem Wohnsitzstaat abwickeln. Grundlage für die Schadenregulierung ist jedoch im Regelfall das Sachrecht des Unfalllandes, das oftmals vom Recht des Wohnsitzlandes abweicht.

Im Rahmen einer Novelle der KH-Richtlinie sollten zur Stärkung der Rechte der Unfallopfer folgende Verbesserungsmaßnahmen aufgegriffen werden:

» Einheitliche Verjährungsfristen einführen

Die unterschiedlichen, im Vergleich zu Deutschland oft sehr kurzen Verjährungsfristen (wie zum Beispiel ein Jahr in Spanien) sind in der Praxis problematisch. Die Erfahrung zeigt, dass die Regulierung internationaler Verkehrsunfälle mehrere Jahre in Anspruch nehmen kann. Ist die Verjährungsfrist im Unfallland zu kurz, kann der Schutz der Unfallopfer durch Verzögerungstaktiken der gegnerischen Versicherung ausgehöhlt werden.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat bereits 2014² darauf hingewiesen, dass nationale Regelungen, die die Rechte der Unfallopfer aushöhlen, der KH-Richtlinie ent-

¹ Richtlinie (EG) 2009/103 geändert durch Richtlinie (EU) 2021/2118

² Entscheidung Petillo, Rechtssache C-371/12

³ 2015/2087(INL)

„In vielen Ländern der EU sind die Verjährungsfristen bei grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen viel zu kurz. Damit Unfallopfer besser geschützt sind, brauchen wir Verjährungsfristen von drei oder vier Jahren, und zwar einheitlich in allen Mitgliedstaaten. Deshalb muss die KH-Richtlinie novelliert werden!“



Gerhard Hillebrand
Verkehrspräsident ADAC e.V., München

gegenstehen. Eine kurze Verjährungsfrist von einem Jahr kann eine solche unzulässige Aushöhlung des Opferschutzes darstellen. Um hier Abhilfe zu schaffen, gibt es bereits konkrete Vorschläge des Europäischen Parlaments, nämlich dessen Empfehlungen aus 2017 an die EU-Kommission zu Verjährungsfristen für Verkehrsunfälle³, die bislang leider nicht aufgegriffen wurden.

Der ADAC empfiehlt, die genannte Entschließung des Europäischen Parlaments umzusetzen und einheitliche Verjährungsfristen (mindestens 3 bis 4 Jahre) für die grenzüberschreitende Regulierung von Schadenersatzansprüchen aus Verkehrsunfällen innerhalb der EU einzuführen.

Erstattung von außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten vorschreiben

Praxisprobleme bei der Regulierung internationaler Verkehrsunfälle zeigen sich auch bei der Erstattung der für die außergerichtliche Unfallregulierung notwendigen Rechtsverfolgungskosten (Anwaltskosten): Deutsche Geschädigte, die nicht über eine Rechtsschutzversicherung verfügen, riskieren in einigen EU-Mitgliedstaaten (zum Beispiel in Frankreich), nach erfolgreicher Regulierung eines Verkehrsunfalls auf ihren notwendigen Anwaltskosten sitzen zu bleiben. Der Grund dafür sind die unterschiedlichen Schadenersatzregelungen in den Mitgliedstaaten, die oftmals bei der Unfallregulierung – anders als in Deutschland – keine Erstattung außergerichtlicher Anwaltskosten vorsehen. Erleidet ein in Deutschland ansässiger Auto-

fahrer einen Unfall im Ausland, benötigt er in vielen Fällen anwaltliche Unterstützung im Unfallland, um seine Ansprüche durchzusetzen, die sich im Regelfall nach einer für ihn fremden Rechtsordnung richten. Wenn nun das materielle Recht des betreffenden Unfalllandes keine Erstattung der Kosten vorsieht, müssen die Unfallopfer die – oft sehr erheblichen – Anwaltskosten selbst tragen. Dies gilt auch dann, wenn sie den Unfall nicht verschuldet haben. Abhilfe kann hier nur eine EU-weit verbindliche Regelung der Erstattung von außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten bei Verkehrsunfällen mit grenzüberschreitendem Bezug schaffen, zum Beispiel im Rahmen einer Ergänzung der EU-Kraftfahrzeughaftpflichtrichtlinie 2009/103/EG.

Auszahlungskompetenz für Erstattungsbeträge beim Regulierungsbeauftragten festlegen

In der Praxis kommen häufig Fälle vor, in denen die Regulierung abgelehnt oder verzögert wird mit dem bloßen Hinweis, dass die Einwilligung des vertretenen (ausländischen) Versicherers nicht vorliege. Nimmt dieser keine Stellung, kann auch der Regulierungsbeauftragte die Regulierung nicht fortsetzen. Es ist daher in diesem

Zusammenhang notwendig, im Rahmen einer Ergänzung der EU-Kraftfahrzeughaftpflichtrichtlinie 2009/103/EG eine Auszahlungskompetenz des Regulierungsbeauftragten hinsichtlich der Erstattungsbeträge gegenüber dem Geschädigten zu schaffen.



Der ADAC empfiehlt,

- dass eine EU-einheitliche Regelung zu den Verjährungsfristen bei der grenzüberschreitenden Abwicklung von Verkehrsunfällen im Rahmen einer Novellierung der Kraftfahrzeughaftpflichtrichtlinie festgelegt wird.
- dass eine Gewährleistung der Erstattbarkeit außergerichtlicher Rechtsverfolgungskosten bei der Abwicklung von Verkehrsunfällen, die sich in anderen EU-Mitgliedstaaten ereignet haben, sichergestellt wird.
- dass dem Schadenregulierungsbeauftragten die Kompetenz zur Regulierung und zur Auszahlung der zugesagten Erstattungsbeträge zugesprochen wird.

ADAC – Blick auf Europa

Vereinfachung der Zulassung von Kraftfahrzeugen innerhalb des EU-Binnenmarkts



Die Zulassung von Kraftfahrzeugen innerhalb der EU muss vereinfacht werden

Fahrzeugeigentümer sind verpflichtet, ihr Kfz im neuen Bestimmungsmitgliedstaat zuzulassen, wenn sie ihr Kfz dauerhaft in ein anderes Land mitnehmen möchten. Die nationalen Zulassungsverfahren in den EU-Staaten sind jedoch oftmals sehr bürokratisch, kompliziert, teuer und zeitintensiv. Hinzu kommen teilweise unterschiedliche Ummeldefristen. Probleme gibt es häufig auch bei Konstellationen, bei denen Personen persönliche und enge Beziehungen zu zwei Mitgliedstaaten haben (zum Beispiel Pendler oder Personen mit einem Zweitwohnsitz).

» Zwei Staaten reklamieren in diesen Fällen für sich die Zulassungs- und Steuerpflicht.

Probleme treten häufig auch bei Firmenfahrzeugen auf, die grenzüberschreitend genutzt werden. Hindernisse im

Bereich der Zulassung führen deshalb seit vielen Jahren zu Beschwerden und auch zu Gerichtsverfahren.

Aufgrund komplexer Zulassungsverfahren und unterschiedlicher nationaler Gesetzgebung bestehen auch noch immer Schwierigkeiten für Verbraucher, Kraftfahrzeuge mit nationalen Kfz-Kennzeichen von einem EU-Staat in ein anderes Land zu überführen, umzumelden und/oder zu kaufen beziehungsweise zu verkaufen. Die Folge ist europarechtlich eine Beeinträchtigung des freien Warenverkehrs und eine Behinderung des EU-Binnenmarktes.

» Verbraucher sehen sich mit komplexen, aufwendigen und teilweise kostspieligen Zulassungsverfahren konfrontiert, wenn sie ein Kfz außerhalb ihres Wohnsitzlandes kaufen und es wieder in ihr Heimatland einführen wollen.

„Das Verfahren bei der Zulassung von Kraftfahrzeugen innerhalb der EU ist viel zu kompliziert und ein unnötiges Ärgernis für die Verbraucher – hier brauchen wir dringend eine Vereinfachung!“

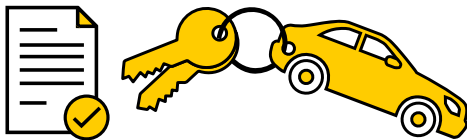


Gerhard Hillebrand
Verkehrspräsident ADAC e.V., München

Personen bei der Kfz-Zulassung in anderen EU-Staaten nicht mit hohen Kosten belasten

Bei der Zulassung ihrer Fahrzeuge stehen Fahrzeugeigentümer häufig bürokratischen Schwierigkeiten gegenüber, wenn sie ihren Wohnsitz in ein anderes EU-Land verlegen und ihr Auto mitnehmen. Deswegen sollte die Gesetzge-

bung und das Verfahren innerhalb der EU so gestaltet werden, dass Verbraucher bei der Zulassung in einem anderen Mitgliedstaat weniger Hürden erfahren.



Der ADAC empfiehlt,

- dass die Zulassungsverfahren und Zulassungsvoraussetzungen bei einem Autokauf im EU-Ausland so zu gestalten, dass der freie Warenverkehr sichergestellt ist.
- dass es Privatpersonen bei einem Autokauf im EU-Ausland möglich sein muss, kostengünstig, mit nur einem geringen Maße an Bürokratie und ohne Unterstützung externer Dienstleister an Überführungskennzeichen zu kommen.
- dass die roten Händlerkennzeichen beim grenzüberschreitenden Einsatz innerhalb der EU akzeptiert werden und dass eine reguläre Händlerzulassungsbescheinigung in diesen Fällen ausreicht.
- dass die Überführung von Fahrzeugen „auf eigener Achse“ einfacher werden muss, das heißt, dass Personen für eine Pkw-Überführung keinen Anhänger, Autotransporter oder Autozug benötigen sollten, da diese sie vor erhebliche Kosten stellen würden.
- dass auch bei der Verlegung des ordentlichen Wohnsitzes in ein anderes EU-Land, die Um-/Abmeldung und (Neu-) Zulassung eines Fahrzeuges auch für Nicht-Einheimische unproblematisch und zu vertretbaren Kosten möglich sein muss.
- dass Zulassungs- und Ummeldefristen vereinheitlicht werden.

ADAC – Blick auf Europa

Sportbootführerscheine und Skipper-Qualifikationen europaweit anerkennen

Maritimer Tourismus erfreut sich europaweit immer größerer Beliebtheit und gewinnt stetig an Relevanz. Dazu zählen alle wassertouristischen Angebote, sowohl auf dem Meer als auch auf Binnengewässern, wie Flüsse, Seen und Kanäle. Ganz besonders beliebt ist der Bootstourismus, entweder mit dem eigenen oder mit einem geliehenen Segel-, Motorboot oder Hausboot.



Internationaler Wassertourismus nimmt stetig zu

» Um bestimmte Wassersportfahrzeuge führen zu dürfen, ist ein Befähigungsnachweis europaweit obligatorisch. Ausgenommen sind einzelne Länder (zum Beispiel gibt es in Großbritannien keine Führerscheinpflcht) oder Reviere (die Charterscheinreviere in Deutschland können mit der sogenannten Charterbescheinigung auch ohne Sportbootführerschein temporär befahren werden).

Dabei zeigen sich in der Praxis für Verbraucher immer wieder Probleme. Der Internationale Befähigungsnachweis (ICC) Nr. 40 ECE regelt die europaweite Anerkennung der Sportbootführerscheine. Etliche Länder haben die Resolution jedoch nicht ratifiziert (unter anderem Frankreich und Italien); dort erleben Skipper leider immer wieder, dass ihre nationalen Befähigungsnachweise nicht anerkannt werden.

» Problematisch ist ebenfalls die fehlende gegenseitige Anerkennung von Berufsqualifikationen als gewerbliche Skipper zwischen den Mitgliedstaaten.

Dies hat zur Folge, dass professionelle Skipper nur auf Booten unter Flagge desjenigen Landes arbeiten können, wo sie ihre Qualifikation erworben haben. So darf etwa ein Skipper mit einer deutschen Qualifikation nur auf Booten arbeiten, die unter deutscher Flagge fahren, oder muss zusätzliche Befähigungsnachweise im Ausland erwerben.

Dies wirkt sich unmittelbar negativ auf die Arbeitnehmerfreizügigkeit im Binnenmarkt aus. Es beschränkt die Mobilität professioneller Schiffsführer und schränkt somit den Zugang der Unternehmen zu Arbeitskräften ein.

„Nicht nur in Deutschland ziehen Binnen- und Küstengewässer Menschen von jeher in ihren Bann. Kein Wunder, dass der Aufenthalt auf dem Wasser längst boomt und Bootstourismus eine feste Größe vieler touristischer Regionen geworden ist. Daher sollte es Ziel sein, bestehende Hindernisse für diese positive Entwicklung, wie die fehlende gegenseitige Anerkennung von Sportbootführerscheinen, zu überwinden.“



Karlheinz Jungbeck
Tourismuspräsident ADAC e.V., München

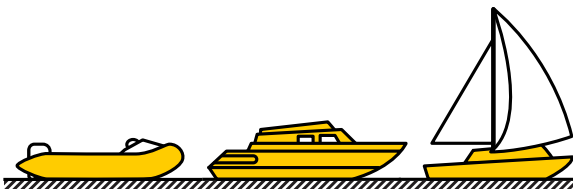


Personen eine EU-weite Nutzung von Häfen ermöglichen

Hürden bei der Nutzung von Sportbootführerscheinen abbauen

Der ADAC sieht es aus Verbrauchersicht als wichtig an, dass eine europaweit verbindliche gegenseitige Anerkennung von Sportbootführerscheinen umgesetzt wird und möglichst alle Länder die ICC Resolution ECE Nr. 40 ratifizieren, sodass Rechtssicherheit geschaffen wird. Dies gilt ebenso für die Anerkennung professioneller Skipperpaten-

te (in Deutschland sind das der Sportseeschifferschein und der Sporthochseeschifferschein). Dies liegt zugleich auch im Interesse der Weiterentwicklung der Wassertourismuswirtschaft sowie der Förderung der betroffenen touristischen Gebiete.



Der ADAC empfiehlt,

- dass private Sportbootführerscheine im Sinne der Verbraucher europaweit gegenseitig anerkannt werden, wie in der Resolution ECE Nr. 40 geregelt.
- dass die Qualifikationen von professionellen Skippern EU-weit gegenseitig anerkannt werden, um ihnen Freizügigkeit zu ermöglichen und Charterunternehmen dabei zu unterstützen, ihren Arbeitskräftebedarf zu decken.

ADAC – Blick auf Europa

Faire EU-weite Regelung zur Entsorgung alter Boote (End-of-Life Boats) etablieren

Wassersport und Wassertourismus erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Europa sollte als nautisches Tourismusziel weiter entwickelt werden mit einem besonderen Fokus auf Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit. Die Erhaltung gesunder Meeres- und Binnenwasserökosysteme ist für die Freizeitschifffahrt von entscheidender Bedeutung. Für eine positive Entwicklung ist der nautische Tourismussektor insgesamt auf einen stabilen und vorteilhaften regulatorischen und politischen Rahmen auf EU-Ebene angewiesen.

» Ein wesentlicher Bestandteil des europäischen Green Deal der EU-Kommission ist die Etablierung einer europäischen Kreislaufwirtschaft bis 2030.

Der im Jahr 2020 veröffentlichte EU-Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft zielt darauf ab, weit über die Abfallwirtschaft hinauszugehen und bereits bei der Produktdesign-Phase anzusetzen. Dies kann auch im Bereich der Boote unter 24 Meter Länge, die in den Anwendungsbereich der EU-Richtlinie 2013/53/EU über Sportboote fallen, helfen, für die Zukunft den Kreislaufgedanken einzubeziehen. Ziel ist, potenziell negative Umweltauswirkungen zu vermeiden, wenn Boote in der Natur zurückgelassen werden oder in Häfen und Werften verrotten. Der ADAC unterstützt daher einen zirkulären Ansatz, der sich auf die Konstruktion, die Herstellung und die Behandlung am Ende des Lebenszyklus erstreckt. Hierfür bedarf es aus Verbrauchersicht fairer Regelungen für eine ordnungsgemäße Abfallbewirtschaftung, einschließlich der gezielten Wiederverwendung von Bootskomponenten, dem Recycling der unterschiedlichen Materialien sowie der Förderung des Upcyclings.

» Derzeit gibt es noch kein gemeinsames EU-Konzept für die Behandlung von Sport- und Freizeitbooten am Ende ihrer Lebensdauer.

In den Mitgliedstaaten wird dies teilweise sehr unterschiedlich gehandhabt. Eine große Herausforderung stellen aber in allen Ländern aktuell die zunehmende Anzahl sogenannter Altboote dar. Viele der seit den 1970er-Jahren aus den damals neuen Materialien wie faserverstärkten Kunststoffen (GFK) hergestellten Boote stehen am Ende ihres Lebenszyklus. Schätzungen beziffern die jährliche Zunahme von Altbooten europaweit auf rund 80.000. Altboote werden definiert als Boote, die für ihren Hauptzweck nicht mehr brauchbar sind, vom Eigner aufgegeben wurden oder zur Entsorgung vorgesehen sind. Ein Altboot hat in der Regel keinen oder nur noch geringen Geldwert. Die fachmännische Entsorgung kann dagegen erhebliche Kosten verursachen und stellt für viele Verbraucher eine große Herausforderung dar.

» Das „Altboot-Problem“ wird weiter zunehmen und erfordert praktikable und vor allem faire Lösungen.

Bootseigner, Bootsindustrie und die Mitgliedstaatenebene müssen einen Beitrag zu einem fairen Interessenausgleich leisten. Ein Problem sind beispielsweise fehlende Verwertungskapazitäten in vielen Ländern der EU. Auch fehlen gesicherte Daten zum Umfang der Abfallmengen gerade im Bereich der Verbundwerkstoffe. Nicht zuletzt dürfen die Verbraucher mit den finanziellen Risiken, die sich aus neuen deutlich steigenden Anforderungen der Verwertung ergeben können, nicht allein gelassen werden. Vielfach waren diese für sie auch nicht vorhersehbar.

„Auf die Bootsbranche läuft eine Welle an GFK-Altbooten zu. Wir müssen schnellstmöglich verbraucherfreundliche Lösungen in Deutschland und Europa für die fachgerechte Entsorgung und für die bestmögliche Wiederverwendung von Komponenten etablieren.“



Karlheinz Jungbeck
Tourismuspräsident ADAC e.V., München



Verantwortlich im Umgang mit der Natur

Entsorgung von Altbooten im Sinne aller Beteiligten regeln

- » Bisher wurden die Kosten für die Abwrackung eines Bootes vor allem von den Bootseignern oder der Gesellschaft getragen. Auch die Bootsbranche sollte künftig stärker einen eigenen Beitrag dazu leisten. Ein Kernelement einer "End-of-Life-Boats"-Regulierung muss daher ein faires Finanzierungssystem sein.
- » Alleine im Register des ADAC (mit rund 100.000 registrierten Booten) sind mehr als 25.000 Boote registriert, die aus GFK bestehen und älter als 35 Jahre sind. Sehr viele Eigner dieser Boote, die einen Internationalen Bootsschein des ADAC besitzen, sind somit in den nächsten Jahren erwartbar von der Entsorgung ihres Altbootes betroffen.
- » Es sollte bedacht werden, dass der letzte Eigentümer eines Bootes die hohen Kosten für eine ordnungsgemä-

ße Entsorgung vielfach nicht im Blick hatte und in der Regel auch nicht aufbringen kann und daher erschweringliche Lösungen erforderlich sind, um Anreize für eine ordnungsgemäße Abwrackung zu schaffen. Es werden verschiedene Ansätze zur Unterstützung des Verbrauchers diskutiert:

Ansatz wie in der Abfallrahmenrichtlinie enthalten:

Erweitertes System der Herstellerverantwortung mit einem Öko-Beitrag von Unternehmen, die das Boot auf den Markt bringen, und Subventionen aus bestehenden sektorspezifischen Zulassungsgebühren oder Steuern.

Darüber hinaus sind weitere Finanzierungsmöglichkeiten denkbar:

Öffentliche Zuschüsse und/oder Einbeziehung in Versicherungsprämien oder in Jachthafengebühren.



Der ADAC empfiehlt,

- dass für das Problem der End-of-Life-Boats eine europäische Regelung entwickelt wird, die den Zielen der Kreislaufwirtschaft gerecht wird, alle Beteiligten mit einbezieht und vor allem die Verbraucher nicht übermäßig einseitig belastet.
- dass auf nationaler Ebene ein System für die Finanzierung und Entsorgung der Altboote entwickelt wird, wie das beispielhaft in Frankreich bereits mit APER gelungen ist.
- dass dafür Datenschnittstellen zu den verschiedenen Bootsregistern in Deutschland geschaffen werden und die Bootsregister analog zum genannten Modell in Frankreich in Wert gesetzt werden.

Sicher und mobil in Europa

Die Verkehrssicherheit in Deutschland und in Europa ist ein zentrales Anliegen für den ADAC. Trotz bedeutender Fortschritte bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit in den letzten Jahren, bleibt die Anzahl der schweren und tödlichen Verkehrsunfälle in der EU hoch. Laut dem Statistischen Bundesamt wurden im Jahr 2021 EU-weit rund 20.000 Menschen im Straßenverkehr getötet.

Es erscheint immer schwieriger, die ambitionierten europäischen und nationalen Ziele zur Reduzierung tödlicher Verkehrsunfälle zu erreichen. Für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit sind sowohl kontinuierliche Anstren-

gungen als auch Innovationen zwingend erforderlich. Entscheidend ist die Weiterentwicklung fortschrittlicher Sicherheitstechnologien, wie des eCall-Notrufsystems und von Fahrerassistenzsystemen. Denn Potenziale gibt es noch bei der aktiven Fahrzeugsicherheit und bei adaptiven Lichtsystemen. Vor allem verbessern intelligente Systeme, die helfen Unfälle zu vermeiden, auch den Schutz von Motorrad- und Fahrradfahrern sowie Fußgängern. Neben den Assistenzsystemen braucht es vor allem die Aufmerksamkeit und Rücksicht von Verkehrsteilnehmern, die unter anderem mit einer guten Fahrausbildung weiter verbessert werden kann.

©Shutterstock/LucVi





ADAC – Blick auf Europa

Führerscheinrichtlinie ausgewogen fortentwickeln

Viele Autofahrer überqueren zu persönlichen oder beruflichen Zwecken die Grenzen innerhalb der Europäischen Union oder verlegen ihren Wohnsitz in andere Mitgliedstaaten. Um die Freizügigkeit zu erleichtern und gleichzeitig die Verkehrssicherheit überall in Europa zu verbessern, besteht Bedarf, die Führerscheinvorschriften weiter zu harmonisieren. Die EU-Kommission hat ihren Entwurf für eine Novellierung der Führerscheinrichtlinie 2006/126/EG

im März 2023 vorgelegt. Bei diesem steht im Vordergrund, die Bewegungsfreiheit der Fahrer zu verbessern, das Risiko von Führerscheinbetrug zu verringern und die Straßenverkehrssicherheit in der EU zu erhöhen.

Im Rahmen der Revision der Führerscheinrichtlinie sollten aus Sicht des ADAC folgende Punkte berücksichtigt werden:

Keine verpflichtenden medizinischen Untersuchungen

In regelmäßigen Abständen kehrt der Ruf nach verpflichtenden Fahreignungstests für ältere Kraftfahrende wieder. Jedoch sind ältere Autofahrerinnen und Autofahrer in ihrer großen Mehrzahl vorsichtig und vorausschauend unterwegs und meiden riskante Fahrmanöver. Auch wenn der natürliche Alterungsprozess mit individuellen Leistungseinbußen verbunden ist, so kann aus Sicht des ADAC allein vom Alter her nicht pauschal auf die Fahreignung geschlossen werden. Denn: Entscheidend für eine unfallfreie Teilnahme am Straßenverkehr ist nicht das Lebens-

alter, sondern neben dem Gesundheitszustand auch die Erfahrung am Steuer.

Eine Verpflichtung zur Überprüfung der Fahreignung für bestimmte Altersgruppen lehnt der ADAC vor diesem Hintergrund als unverhältnismäßig ab. Die bestehende anlassbezogene Begutachtung hat sich bewährt. Freiwillige unterstützende Elemente, wie ein Fahr-Fitness-Check, können darüber hinaus einen positiven Beitrag zum Erhalt der eigenen Fahrfähigkeiten und zur Verkehrssicherheit leisten.

Erweiterung der Klasse B auf 4,25 Tonnen für Wohnmobile

Neue Wohnmobilfahrzeugmodelle wurden aufgrund der erhöhten Sicherheitsausstattung schwerer, was häufig zu Überladungen führt.

Der ADAC fordert seit Langem, die Gültigkeit des Führerscheins der Klasse B generell auf Wohnmobile bis 4,25 Tonnen zulässiger Gesamtmasse auszuweiten. Nachbesserungen sind auch nötig, um den Zugang zum Wohnmobil-

tourismus auch für jüngere Generationen von Fahrern und Fahrzeugen zu erhalten. Sinnvoll wäre eine allgemeine Ausweitung der Gewichtsgrenze auf 4,25 Tonnen ohne Sperrzeit von zwei Jahren. Zu empfehlen wäre in Verbindung damit ein Monitoring der Unfallzahlen bei diesen schwereren Wohnmobilen, um bei Bedarf die Regelungen anpassen zu können.

„Regelungen rund um den Führerschein müssen verhältnismäßig und ausgewogen sein. Maßnahmen, die die Verkehrssicherheit verbessern, sollen im Vordergrund stehen. Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass nicht übers Ziel hinausgeschossen wird – etwa mit verpflichtenden medizinischen Untersuchungen.“



Gerhard Hillebrand
Verkehrspräsident ADAC e.V., München



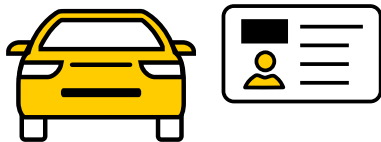
Begleitetes Fahren ab 17 bringt Sicherheit und soll ausgeweitet werden

Begleitetes Fahren ausweiten

Die Einführung des Begleiteten Fahrens ab 17 Jahren (BF17) hat in Deutschland gezeigt, dass eine Verlängerung des Lernzeitraums nach Erhalt der Fahrerlaubnis die Verkehrssicherheit verbessert. Die Teilnehmer haben im Anschluss ein erheblich verringertes Unfallrisiko, da die eigene Fahrpraxis in einem sicheren Umfeld während der Begleitphase erhöht werden kann. Insofern hält der ADAC Maßnahmen, die den Lernzeitraum ohne zusätzliche Kosten verlängern, für erstrebenswert, sofern diese ausgewogen aufeinander abgestimmt sind. Allerdings entscheiden sich aktuell weniger als die Hälfte der jungen Fahranfänger für BF17 oder nutzen

den Zeitraum der Begleitphase nicht vollständig aus, da die Dauer der Ausbildung in der Fahrschule im Durchschnitt gestiegen ist.

Der Einstieg in das Begleitete Fahren ab 16 Jahren (BF16) wäre somit eine Chance, mehr junge Fahranfänger für einen längeren Zeitraum zu erreichen, da die Anbindung an das Elternhaus für die erfolgreiche Umsetzung der Maßnahme eine wesentliche Voraussetzung ist. Ein Pilotversuch zum BF16 wird aber derzeit durch die Altersregelungen im Hinblick auf das Mindestalter in der Prüfung in der EU-Führerscheinrichtlinie verhindert.



Der ADAC empfiehlt,

- dass verpflichtende medizinische Untersuchungen für ältere Fahrer nicht gesetzlich festgeschrieben werden.
- dass die Gültigkeit des Führerscheins der Klasse B generell auf Wohnmobile bis 4,25 Tonnen zulässiger Gesamtmasse ausgeweitet wird.
- dass durch eine entsprechende Änderung in der EU-Führerscheinrichtlinie die Möglichkeit geschaffen wird, das begleitete Fahren ab 16 Jahren in den Mitgliedstaaten einzuführen/zu erproben.

ADAC – Blick auf Europa

Mehr Sicherheit durch intelligente Fahrerassistenzsysteme

Intelligente Fahrerassistenzsysteme unterstützen den Fahrer und erhöhen die Sicherheit. Vor diesem Hintergrund wurden im Rahmen der Revision der sogenannten General Safety¹ diverse sicherheitsrelevante Fahrerassistenzsysteme verpflichtend vorgeschrieben. Notbremsassistent, Spurhalteassistent, intelligenter Geschwindigkeitsassistent (ISA) – das sind nur ein paar Beispiele von Systemen, die seit 2022 für alle Neufahrzeuge beziehungsweise 2024 für alle Neuzulassungen verpflichtend eingebaut werden müssen.

Über die Jahre haben ADAC-Tests die Schwächen und Grenzen solcher und weiterer Fahrerassistenzsysteme verdeutlicht, Verbesserungen vorgeschlagen und deren verpflichtenden Einbau vorangetrieben.

» Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren vorschreiben.

Im Rahmen der im Jahr 2019 erfolgten Revision der General-Safety-Verordnung wurden Systeme zur Erkennung beim Rückwärtsfahren gesetzlich festgelegt, die den Fahrer über hinter dem Fahrzeug befindliche Personen und Objekte informieren. Die technischen Details wurden im nächsten Schritt in der UN-Regelung 158² konkretisiert. Das war ein erster wichtiger Schritt.

Die bisher gesetzlich verankerten Systeme informieren allerdings nur und greifen nicht in das Verkehrsgeschehen ein, um Unfälle zu vermeiden. In einem ADAC-Test konnte 2023 gezeigt werden, dass Notbremsysteme beim Rückwärtsfahren Unfälle zwischen Pkw und anderen Verkehrsteilnehmern verhindern können. Ultraschall-Parkensensoren oder Einparkassistenten können für einfache und



ADAC Test: Automatische Notbremsysteme

kostengünstige Lösungen verwendet werden. Aber auch die komplexere Radartechnik ist bereits in sehr vielen Pkw vorhanden.

Auch Zahlen aus der Unfallforschung zeigen, dass etwa 17 Prozent aller Fußgänger-Pkw-Kollisionen mit Personenschaden am Heck eines Fahrzeugs stattfinden und teils zu schweren Unfällen führen. Besonders ältere Menschen können bereits bei einem leichten Zusammenstoß und einem nachfolgenden Sturz schwere Verletzungen erleiden.

Vor diesem Hintergrund spricht sich der ADAC bei Pkw dafür aus, den Einbau von automatischen Notbremsassistenten beim Rückwärtsfahren verpflichtend vorzuschreiben. Einige Automobilhersteller verbauen diese Systeme bereits seit mehreren Jahren serienmäßig.

¹ Verordnung (EU) 2019/2144 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern.

² UN-Regelung Nr. 158 – Einheitliche Vorschriften für die Genehmigung von Einrichtungen zum Rückwärtsfahren und von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Wahrnehmung ungeschützter Verkehrsteilnehmer hinter dem Fahrzeug durch den Fahrzeugführer.

„Die Pflicht, Neuwagen mit Fahrerassistenzsystemen auszurüsten, hat das Potenzial, die Straßenverkehrssicherheit spürbar zu verbessern. Der ADAC bewertet die bereits erfolgte Überarbeitung der General-Safety-Verordnung als positiv, sieht jedoch Verbesserungspotenzial.“



Karsten Schulze
Technikpräsident ADAC e.V., München

Höhere Anforderungen an Notbrems- und Spurhalteassistenten festlegen

Im Rahmen der im Jahr 2019 erfolgten Revision der General-Safety-Verordnung wurden zum einen Notbremsassistenten mit Hinderniserkennung, Erkennung von fahrenden Fahrzeugen sowie mit Fußgänger und Radfahrererkennung und zum anderen Spurhalteassistenten verpflichtend vorgeschrieben.

Im Rahmen von Euro NCAP hat der ADAC die Funktionen und die Leistung der Notbrems- und Spurhalteassistenten für Pkw geprüft und bewertet. Stand der Technik sind derzeit Notbremsassistenten, die beim Abbiegen und im Kreuzungsverkehr wirksam sind und auch auf Motorrad-

fahrer reagieren. Diese Komponenten fehlen bisher im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften. Die Ergebnisse zeigen auch, dass es selbst für Kleinwagen möglich ist, die hohen Anforderungen der Euro-NCAP-Tests weitgehend zu erfüllen.

Der ADAC begrüßt die vorgeschriebenen Systeme, bedauert allerdings, dass die festgelegten Anforderungen weit unter den technischen Möglichkeiten liegen. In Zukunft sollten Spurhalteassistenten nicht markierte Straßenränder erkennen und Notbremsassistenten Kreuzen-Unfälle verhindern können.

Linksabbiege- und Kreuzungsassistenten mit Motorradfahrererkennung vorschreiben

Im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern sind Motorradfahrerinnen und -fahrer besonders gefährdet. Auf Basis der durchschnittlichen Fahrleistungen haben motorisierte Zweiräder im Vergleich mit der Gesamtheit aller Verkehrsteilnehmer ein vierfach höheres Risiko, an einem Unfall beteiligt zu sein.

Um Potenziale zur Vermeidung von Unfällen mit motorisierten Zweirädern zu identifizieren, wurde 2023 eine Analyse auf Basis der ADAC-Unfalldatenbank durchgeführt. Dafür wurden ca. 2500 schwere Verkehrsunfälle ausgewertet, die sich außerhalb von Ortschaften (Autobahn, Landstraße etc.) ereigneten und an denen Motorrad-fahrende beteiligt waren.

Das Ergebnis: Insgesamt sind Motorradfahrerinnen und -fahrer bei fast jedem vierten Verkehrsunfall außerorts

beteiligt. Bei mehr als der Hälfte handelt es sich um Abbiege-, Einbiege- und Kreuzungsunfälle. In 80 % der Fälle kollidieren die Motorradfahrer am häufigsten mit Pkw, wobei die Motorradfahrer bei fast der Hälfte der Unfälle nicht unfallursächlich beteiligt sind. Bei jedem zehnten Unfall kollidiert ein linksabbiegendes Fahrzeug mit einem entgegenkommenden Motorrad.

Vor diesem Hintergrund, und da die Hälfte der Kollisionen Abbiege-, Einbiege- und Kreuzen-Unfälle sind, könnte eine Vielzahl der Unfälle verhindert werden, wenn alle Pkw über einen Linksabbiegeassistenten und Kreuzungsassistenten verfügen würden, die einen Zusammenstoß mit einem bevorrechtigten Motorradfahrer durch eine Notbremsung verhindern könnten.

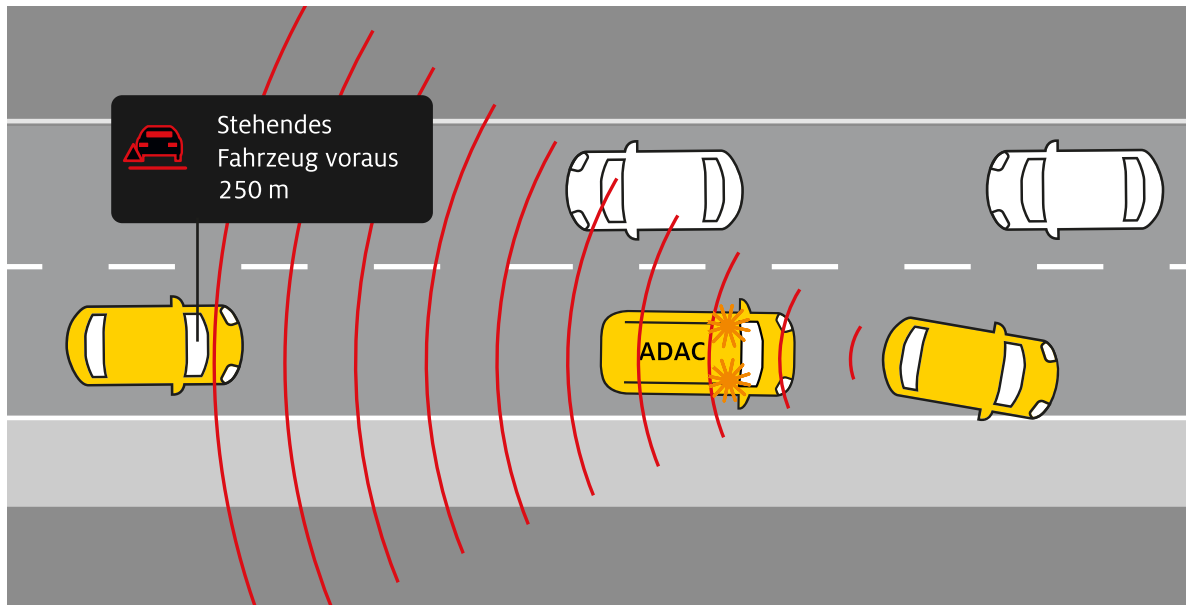


Der ADAC empfiehlt,

- dass im Rahmen einer Überarbeitung der General-Safety-Verordnung bei Pkw automatische Notbremsassistenten beim Rückwärtsfahren verpflichtend vorgeschrieben werden.
- dass höhere Anforderungen für bereits verpflichtende Notbrems- und Spurhalteassistenten festgelegt werden.
- dass Pkw mit robusten Linksabbiege- und Kreuzungsassistenten mit Motorradfahrererkennung verpflichtend ausgestattet werden.

ADAC – Blick auf Europa

Car2X



Der ADAC geht bei Car2X mit gutem Beispiel voran: Die ersten zehn Straßenwacht-Fahrzeuge warnen mit WLANp den nachfolgenden Verkehr vor Pannenstellen

Moderne Autos können sich via Car2X per Funk untereinander vor Gefahrenstellen warnen. Rechtzeitige Information kann potenzielle Unfälle verhindern. Die Technik ist hilfreich in Verkehrssituationen, in denen der Fahrer oder die Fahrerin ohne einen solchen Warnhinweis nur sehr spät oder überhaupt nicht mehr reagieren könnte. Solche Gefahrensituationen gibt es eine ganze Reihe: Wenn zum Beispiel durch Regen oder Nebel schlechte Sicht herrscht,

und plötzlich ein am Fahrbahnrand stehendes Auto auftaucht. Oder das Stau-Ende auf der Autobahn hinter einer Kuppe liegt.

Fahrer und Fahrerinnen, die im Stau stehen, erkennen sich nähernde Rettungs- oder Einsatzfahrzeug oftmals sehr spät – trotz Martinshorn meist erst etwa vier Autolängen vorher. Eine frühzeitige Information durch Car2X

„Aus Sicht des ADAC ist Car2X ein Meilenstein genau wie es ABS (Anti-blockiersystem) und Airbag seinerzeit waren. Es verringert nicht nur die Schwere eines Unfalls, sondern kann im besten Fall sogar helfen, einen Unfall komplett zu vermeiden. Ziel von Car2X ist es auch, Autofahrer rechtzeitig zu warnen, wenn sich schwächere Verkehrsteilnehmer (zum Beispiel Fahrradfahrer oder Fußgänger) auf einem Kollisionskurs befinden.“



Karsten Schulze
Technikpräsident ADAC e.V., München

soll ermöglichen, die Rettungsgasse freizuhalten. Einsatzfahrzeuge von Rettungsdiensten, Polizei und Feuerwehr könnten mit Car2X den Querverkehr an Kreuzungen warnen, wenn sie auch bei Rot oder ohne Vorfahrt passieren müssen.

Warnanhänger oder Ampeln können die Technologie ebenfalls nutzen. Zudem soll künftig der Anwendungsbereich auch auf Fußgänger und Radfahrer ausgeweitet werden.

Denn Car2X umfasst sowohl die Kommunikation zwischen Fahrzeugen (Car-to-Car) als auch den Informationsaustausch mit der Infrastruktur (Car-to-Infrastructure). Die Anwendungsfälle sind europaweit standardisiert und werden seit mehr als zehn Jahren erprobt – aber bisher nicht herstellerübergreifend einheitlich verwendet.

Fahrzeuge unterschiedlicher Hersteller, wie auch Infrastrukturelemente wie Lichtsignalanlagen sollten mit kompatibler Car2X-Technologie arbeiten, damit Warnungen von allen Fahrzeugen empfangen werden können. Neben dem direkten Datenaustausch auf der Straße (short Range) steht auch die Vernetzung der Fahrzeuge über die Cloud (Long Range) zur Verfügung. Bei der Weiterentwicklung der Kommunikationstechnik ist daher darauf zu achten, dass keine Insellösungen entstehen. Fahrzeugmodelle unterschiedlicher Hersteller und unterschiedlichen Alters müssen sich untereinander und mit der Infrastruktur in ganz Europa verständigen können, damit die Sicherheitspotenziale auch zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führen können.

Autos erkennen dank Sensoren Gefahren und warnen Verkehrsteilnehmer automatisch

Derzeit setzen die Auto-Hersteller unterschiedliche Technologien ein, sodass nur Fahrzeuge mit gleichem Car2X-Standard oder aber Modelle der eigenen Marke gewarnt werden. Außerdem unterscheidet sich die Zahl der unterstützten Gefahrenmeldungen (zum Beispiel Stau-Ende, Autobahn-Baustellen oder schlechte Sicht) je

nach Hersteller stark (zwischen zwei und 20 verschiedene Gefahren).

» Car2X sollte serienmäßig Teil der Fahrzeugausstattung sein und für den Verbraucher keine Folgekosten verursachen.



Der ADAC empfiehlt,

- dass Car2X-Technik in Neuwagen mit den Systemen aller Hersteller kompatibel sein müssen, damit möglichst viele Verkehrsteilnehmer, Fahrzeuge und Infrastrukturelemente miteinander kommunizieren können und Insellösungen vermieden werden.
- dass Car2X zur Serienausstattung neuer Pkw gehören sollte.
- dass Warnungen ohne Verzögerung übermittelt werden müssen.
- dass sicherheitsrelevante Car2X-Funktionen keine Folgekosten hervorrufen sollten.
- dass die Funktion nicht durch Funklöcher im Mobilfunknetz eingeschränkt werden darf.
- dass auch Warnschilder und Einsatzfahrzeuge von Rettung, Feuerwehr und Polizei mit Car2X ausgestattet werden sollten.

ADAC – Blick auf Europa

Blendung im Straßenverkehr entgegenwirken

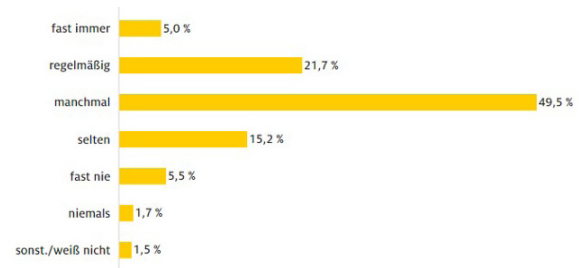
Die Beschwerden über Blendung im Straßenverkehr nehmen zu. Moderne LED-Lichtquellen an den Fahrzeugen werden als zu hell empfunden, Verkehrsteilnehmer fühlen sich gestört oder sogar in der Sicht eingeschränkt. Besonders werden kleine, intensiv erscheinende Leuchten beim Abblendlicht, aber auch bei Bremsleuchten und Tagfahrlicht beklagt.

Vor diesem Hintergrund hat der ADAC gemeinsam mit anderen europäischen Automobilclubs Ende des Jahres 2023 eine umfassende Umfrage unter 1000 Autofahrerinnen und Autofahrern in Deutschland durchgeführt: In welchem Umfang sind Sie von Blendung durch Lichtquellen an Fahrzeugen betroffen, und zu welchen Einschränkungen kommt es für Sie beim Autofahren? Zusammengefasst kam die repräsentative Umfrage zu folgenden Ergebnissen:

- 67 % empfinden die Blendung als untragbar oder störend
- 60 % haben Probleme, Objekte im Umfeld der blendenden Lichtquelle wahrzunehmen
- 49 % der Befragten kneifen die Augen zu, wenn sie der Blendung ausgesetzt sind oder schließen sie sogar kurz
- 27 % fühlen sich fast immer oder regelmäßig geblendet
- 27 % gaben an, ein Bild der Lichtquelle auch nach dem Passieren für eine begrenzte Zeit weiterhin zu sehen oder sogar Schmerzen zu empfinden

Wenn eine blendende Lichtquelle noch nach dem Entfernen im Blickfeld wahrnehmbar ist oder Schmerzen empfunden werden, lässt dies den möglichen Rückschluss zu, dass neben der psychologischen, also gefühlten Blendung auch eine physiologische Blendung erfolgt – eine temporäre „Überlastung“ im Auge.

Fühlen Sie sich manchmal durch das Licht anderer Fahrzeuge geblendet*



Repräsentative Umfrage der ADAC Marktforschung unter Autofahrern in Deutschland; Umfragezeitraum November 2023; n=1089; *nur eine Antwort möglich

Quelle: ADAC e.V.

© ADAC e.V. 01.2024

» Die moderne LED-Technik erlaubt es, immer kleinere Lichtquellen einzusetzen.

Um dennoch die gleiche Beleuchtungsstärke zu erzeugen wie bei herkömmlichen Leuchten mit Glühlampen, ist eine höhere Leuchtdichte an der Leuchte beziehungsweise am Scheinwerfer erforderlich. Es besteht die Möglichkeit, dass kleinere, intensiver wirkende Leuchten das Blendungsempfinden erhöhen. Doch auch andere Faktoren können einen Einfluss auf das Blendungsempfinden haben, wie Lichtfarbe und Verteilung des Lichtspektrums, scharfe Kontraste beziehungsweise Hell-Dunkel-Grenzen, längere Reaktionszeiten sowie Nichtreaktion von adaptiven Fernlichtsystemen, monochromatische Lichtquellen (rot bei Brems-, Nebel- und Schlussleuchten) und zu große Unterschiede zwischen den idealisierten Messbedingungen und dem Realgeschehen.

„Die Ergebnisse der Umfrage haben gezeigt, dass Blendung im Straßenverkehr kein Phänomen einzelner Überempfindlicher ist, sondern dass sich die Mehrzahl der Autofahrenden im Straßenverkehr geblendet fühlt. Der Gesetzgeber ist gefordert, an dieser Stelle zu handeln, um die gravierenden Auswirkungen von blendenden Scheinwerfern auf Autofahrende und die Verkehrssicherheit zu verringern.“



Karsten Schulze
Technikpräsident ADAC e.V., München



Viele Autofahrende fühlen sich im Verkehr geblendet

Blendung im Rahmen von UN-Regelungen stärker berücksichtigen

Derzeit gibt es in den einschlägigen UN-Regelungen so gut wie keine Vorgaben zu maximaler Leuchtdichte, Mindestgröße und Homogenität einer Lichtquelle bzw. Leuchte an Fahrzeugen.

Die Ergebnisse der Befragung geben Hinweise darauf, dass die geltenden Zulassungsvoraussetzungen im Rahmen des EU-Typgenehmigungsverfahrens und die damit verbundenen UN-Regelungen unzureichend sind, um den Verkehrsteilnehmer vor Blendung ausreichend zu schützen. Aus ADAC Sicht müssen folgende Punkte adressiert werden:

- Die Vorgaben zur Auslegung von Leuchten und Scheinwerfern, die im Straßenverkehr zum Einsatz kommen, müssen die Blendungsgefahr für Verkehrsteilnehmer stärker berücksichtigen. Insbesondere sind reale Straßenbedingungen heranzuziehen, in denen der Betrachter in den Haupt-Lichtkegel der Scheinwerfer gerät, wie bei Situationen, Abständen und Betrachtungszeiten im dichten Außerorts- und Stadtverkehr (nicht ebene Fahrbahn, Kurven, Kuppen, Standzeiten an Kreuzungen etc.), aber auch die Möglichkeit von dejustierten Scheinwerfern.
- Adaptive Fernlichtsysteme müssen so ausgelegt sein, dass Verkehrsteilnehmer aller Art, also auch Fahrerinnen

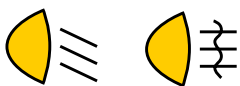
und Fahrer von einbiegenden und kreuzenden Fahrzeugen, Radfahrer und Fußgänger erkannt und nicht geblendet werden. Es darf nicht davon ausgegangen werden, dass adaptive Fernlichtsysteme manuell deaktiviert werden, falls sie blenden.

- Die Grenzen zwischen hell und dunkel sind weich zu gestalten, um dem Auge mehr Zeit zur Reaktion auf den Wechsel beim Eintauchen in den Lichtkegel zu geben.
- Die Leuchtdichte von Lichtquellen ist zu beschränken, sowohl in der Ferne wie auch im Nahfeld, um die Blendung im Straßenverkehr zu verringern und eine Verletzungsgefahr für das Auge im Nahfeld auszuschließen (zum Beispiel bei stehendem Verkehr, Kreuzen von Kindern vor Fahrzeugen etc.).
- Aufgrund der hohen Streueffekte durch Verschmutzung bei Scheinwerfern mit hoher Leuchtdichte im Bereich der Scheinwerferabdeckung und dem damit verbundenen Blendungspotenzial sind effektive Scheinwerferreinigungsanlagen und automatische Leuchtweitenregulierungssysteme grundsätzlich vorzuschreiben, zumindest aber bei Überschreiten einer vorzugebenden Leuchtdichte im Bereich der Scheinwerferabdeckung.

Weitergehende Studien zur Blendung durchführen

Der ADAC regt an, weitergehende Studien durchzuführen, um die Ursachen für Blendung im Straßenverkehr genauer zu erforschen, Grenzwerte hinsichtlich Beleuchtungsstärke und Leuchtdichte zu ermitteln und auf der Basis

wissenschaftlicher Erkenntnisse zur Blendwirkung im Auge zu begründen. Gegebenenfalls sind die lichttechnischen Test- und Messverfahren für Leuchten entsprechend anzupassen.



Der ADAC empfiehlt,

- dass sich die EU für eine Überarbeitung der einschlägigen UN-Regelungen rund um Licht und Leuchten einsetzt.
- dass weitere Aspekte rund um Blendung in wissenschaftlichen Studien erforscht werden. Es müssen Grenzwerte hinsichtlich Beleuchtungsstärke und Leuchtdichte ermittelt und auf der Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse aus der Humanbiologie begründet werden.

Mobilität nachhaltig entwickeln

Der ADAC bekennt sich zu dem europäischen Klimaziel, bis zum Jahr 2030 die CO₂-Emissionen um 55 Prozent zu senken und bis 2050 klimaneutral zu werden. Um diese Ziele erreichen zu können, bedarf es sowohl national als auch international deutlich mehr Ambition und Geschwindigkeit. Dabei muss der Verkehrssektor, und hier vor allem der Straßenverkehr mit Blick auf seinen hohen Anteil an der Transportleistung und an den CO₂-Emissionen einen wesentlichen Beitrag leisten. Sinnvoll ist auch die Absicht der Kommission, mit einer Reduktion der CO₂-Emissionen um 90 % gegenüber 1990 für das Jahr 2040 ein ehrgeiziges Zwischenziel zu setzen, um den eingeschlagenen Pfad in Richtung Klimaneutralität in seiner Zielgenauigkeit und Fortschrittsgeschwindigkeit zu überprüfen und gegebenenfalls nachzusteuern. Jedoch zeichnet sich ab, dass Einschränkungen und Verteuerungen der individuellen Mobilität die Akzeptanz der Bürger für weitere Klima- und Umweltschutzmaßnahmen beeinträchtigen können. Deshalb erfordert die Erreichung der Klimaschutzziele 2040 und danach stattdessen einen ganzheitlichen, technologieoffenen Ansatz. Daher muss die EU, gemeinsam mit den Mitgliedstaaten, unter anderem auf die Förderung

von alternativen Antrieben wie auch auf die Einführung erneuerbarer Kraftstoffe, auf weitere Mobilitätsoptionen sowie attraktive Mobilitätsalternativen, auf Möglichkeiten für einen sozialen Ausgleich für belastete Verbraucher wie auch den Kreislaufgedanken setzen.

Die Nutzung von Fahrzeugen muss über ihren gesamten Lebenszyklus hinweg nachhaltig und ressourceneffizient erfolgen. Dabei tragen zur Langlebigkeit unter anderem die Reparierbarkeit, Updatemöglichkeiten sowie eine End-of-Life-Strategie bei. Besonders bei Elektrofahrzeugen, bei denen die Batterie ein dominierender Kostenfaktor ist, muss deren Reparierbarkeit oder kostengünstiger Austausch sichergestellt werden. Bei der 2026 anstehenden Überprüfung der Flottenregulierung für neue Pkw müssen die Zeitpläne und Zielerreichungsgrade diskutiert und gegebenenfalls angepasst werden. Dabei sind ausreichend günstige Rahmenbedingungen für den Hochlauf der Elektromobilität, welche voraussichtlich der prägende Antrieb für Pkw in Europa sein wird, ebenso entscheidend wie auch bessere Regulierungsvoraussetzungen für alternative Kraftstoffe, um Emissionsreduktionen in der Pkw-Bestandsflotte zu ermöglichen.

Foto: ©Shutterstock/bzup





ADAC – Blick auf Europa

Klimazielerreichung nur bei ambitionierter, aber flexibler Umsetzung möglich

Der ADAC bekennt sich ausdrücklich zu dem Ziel der Europäischen Union, bis 2050 die Klimaneutralität zu erreichen. Aus Sicht des ADAC ist es besonders wichtig, dass die Akzeptanz der Verbraucher sowie die soziale Ausgewogenheit bei allen Maßnahmen berücksichtigt werden, da sonst die Sorge vor einer Überforderung auftreten kann, die gegebenenfalls an der Zielerreichung hindert. Zwar gilt es, die Umsetzung der Emissionseinsparung bis 2030, besonders im Verkehrsbereich, in der kommenden Legislaturperiode noch ambitionierter voranzutreiben, sich jedoch mit Blick auf den Zielpfad bis 2040 Spielraum zu erhalten, sollte das Ambitionsniveau absehbar nicht erreicht werden können. Weiterhin sollten alle zur Verfügung stehenden Technologien genutzt werden, um schneller und effizienter Minderungseffekte zu erreichen. Als entscheidend zur Erreichung des EU-Klimazwischenziels bis 2030 und des noch final festzulegenden 2040-Klimaziels sieht der ADAC die ambitionierte Umsetzung der im Fit-for-55-Paket festgelegten gesetzgeberischen Schritte in der kommenden Legislaturperiode. Dabei müssen auch die in den einzelnen Richtlinien und Verordnungen vorgesehenen Evaluierungs- und Überprüfungsinstrumente sowie Anpassungsmechanismen konsequent genutzt werden, wie beispielsweise mögliche Anpassungen unter Berücksichtigung der technologischen Entwicklungen bei den CO₂-Flottengrenzwerten. Auch wenn dies bedeutet,

in Ausnahmefällen bestehende Regulierungsfade zu ergänzen.

» Ehrgeizige Umsetzungsschritte technologie- und wettbewerbsneutral ausgestalten.

Nachhaltige Emissionsreduktionstechnologien, die der Energiewirtschaft, Industrie und dem Verkehr zur Verfügung stehen, sind in der Umsetzung voranzutreiben. Der Rechtsrahmen sollte dabei wettbewerbsneutral zwischen Technologien und Sektoren ausgestaltet werden. Es gilt hierbei, ein besonderes Augenmerk auf die Bestandsflotten im Verkehr zu legen, die auf Alternativen zu fossilen Kraftstoffen angewiesen sind.

Das in der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie vereinbarte Treibhausgasminderungsziel von 14,5 % im Verkehrssektor bis 2030 sollte konsequent weiterentwickelt werden, um weitere Anreize zu setzen, in nachhaltige erneuerbare Antriebe und Kraftstoffe zu investieren. Auch die Festsetzung von Unterquoten für Biokraftstoffe und insbesondere für synthetische Kraftstoffe (Renewable Fuels of non-biological Origin, RFNBO) sollte regelmäßig geprüft und bei Bedarf fortgeschrieben werden. Dabei zeichnet sich bereits jetzt ab, dass eine Erhöhung der Quoten gerade für die Bestandsflotte ein wesentlicher Faktor sein kann.

„Der ADAC unterstützt das Ziel der EU, den Ausstoß der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 in der EU um 90 % zu senken. Dazu müssen aber auch die Rahmenbedingungen stimmen. Das Tempo der Veränderung muss steigen, es braucht mehr Lademöglichkeiten für E-Autos, den schnelleren Ausbau der erneuerbaren Energien, und es benötigt Alternativen für den Fahrzeugbestand. Ebenso wichtig ist es, die Menschen auf diesen Pfad der Veränderung mitzunehmen. Um die Akzeptanz für den Klimaschutz nicht zu gefährden, müssen die notwendigen Maßnahmen gut kommuniziert werden und realistisch sein. Sie dürfen die Verbraucher nicht überfordern.“



Karsten Schulze
Technikpräsident ADAC e.V., München



Ambitionierter Ausbau der erneuerbaren Energien

» Hochlauf alternativer Antriebe und Kraftstoffe stärken.

Die Dekarbonisierung des Verkehrs gelingt nur, wenn der Anteil der alternativen Antriebe bei Neufahrzeugen schnell steigt und gleichzeitig Lösungen für den Fahrzeugbestand geschaffen werden. Sämtliche Möglichkeiten, um Mobilität zu erhalten und zugleich zu dekarbonisieren, sind bestmöglich zu nutzen und nicht als konkurrierende, sondern als komplementäre Optionen zu sehen. Im Mittelpunkt muss die Emissionsminderung stehen. Der ADAC unterstützt den Hochlauf der Elektromobilität und sieht hierin eine zentrale Säule für klimaneutrale Mobilität der Zukunft. Wesentlich für deren weitere Umweltvorteile ist auch ein rasches Voranschreiten der Energiewende. Angesichts der vielen Jahre, die ein Pkw im Bestand verbleibt, braucht es jedoch zwingend eine breitere Nutzung von Biokraftstoffen und RFNBOs für einen klimaverträglichen Betrieb von Pkw mit Verbrennungsmotor. Denn diese werden den Fahrzeugbestand noch viele Jahre prägen und damit auch wesentlich über den Erfolg beim Klimaschutz im Straßenverkehr mitentscheiden. Notwendig ist, dass die Mitgliedstaaten die Lade- und Tankinfrastruktur für alle Verkehrsträger sowie alle Antriebsarten und Kraftstoffe rasch bedarfsgerecht und flächendeckend auf- und ausbauen. Zudem gilt es, abgestimmte und für die Verbraucher planbare CO₂-Preissignale für den Straßenverkehr über das ETS2 und die Energiebesteuerung von fossilen Kraftstoffen zu setzen und parallel die alternativen Kraftstoffe zu fördern. Nationale und EU-Abgabensysteme müssen zudem besser aufeinander abgestimmt werden. Daher empfiehlt der ADAC schrittweise steigende Beimischungsquoten, um neue alternative Kraftstoffe in den

Markt einzuführen beziehungsweise bereits bewährte intensiver zu nutzen. Ferner sollten treibhausgasneutral erzeugte Kraftstoffe von der Energiesteuer und der CO₂-Bepreisung grundsätzlich freigestellt werden. Das könnte deren Markthochlauf wirksam unterstützen. Wichtig ist darüber hinaus, Kraftstoffnormen (zum Beispiel für E20-Benzin) rechtzeitig festzulegen. Parallel müssen weitere Autohersteller ihre Fahrzeuge für diese Kraftstoffe verbindlich freigeben und einheitliche Kommunikation gewährleisten, um Verunsicherung der Nutzer zu vermeiden. Nicht zuletzt sollten die Rahmenbedingungen so gesetzt werden, dass neue Kraftstoffe preislich wettbewerbsfähig werden können.

Der ADAC begrüßt, dass die Europäische Kommission eine Regelung erarbeitet, wie auch nach dem geplanten Neuzulassungsverbot für fossil angetriebene Verbrenner 2035 Autos zugelassen werden dürfen, die nur mit klimaneutral erzeugten Kraftstoffen betankt werden können. Dafür sollte die Kommission umgehend nach der EU-Wahl einen Vorschlag vorlegen.

» Die Festlegung von Beimischungsquoten nachhaltiger Flugkraftstoffe in der ReFuelEU-Aviation war ein wichtiger Schritt.

Ab 2025 muss der an EU-Flughäfen getankte Treibstoff mindestens 2 % nachhaltigen Kraftstoff (Sustainable Aviation Fuels, SAF) enthalten. Ab 2030 muss zudem eine Subquote von mindestens 1,2 Prozent synthetischer Kraftstoffe (E-Fuels) erfüllt werden. Die Quoten steigern sich bis 2050 auf 75 Prozent SAF und 35 Prozent E-Fuels.

Neben dem Luftverkehr hat auch die Schifffahrt verbindliche Quoten für nachhaltige Kraftstoffe eingeführt. Beide Sektoren leisten damit einen Beitrag zur Erfüllung der RED III, wobei aber zur Quoten-Erfüllung der Verkehrsziele in der RED (RFNBOs) noch eine Lücke zu schließen ist. Für den ADAC ergibt sich daraus der Bedarf, dass ein ambitionierteres Klimaziel für 2040 mit angepassten, das heißt höheren Beimischungsquoten für alternative Kraftstoffe verkehrsträgerübergreifend einhergehen und somit auch den Straßenverkehr einbeziehen sollte. Der Markthochlauf muss schneller erfolgen sowie der rechtliche Rahmen dafür entsprechend fortgeführt und planungssicher gestaltet werden.

» Zusammenarbeit mit Erzeugerländern bei alternativen Kraftstoffen stärken und Kontrollen verbessern.

In erster Linie benötigt die Mobilität der Zukunft vollständig regenerativen Strom. Der weitere Ausbau der Erneuerbaren muss mit dem Aufbau von Kapazitätsmärkten und der Schaffung von Flexibilität einhergehen, um einen klimaneutralen wie auch verlässlichen Strommarkt in der EU sicherzustellen. Hierbei wird insbesondere die Elektromobilität eine wichtige Rolle spielen: als Stromabnehmer, wie auch Flexibilitätsanbieter. Erneuerbare Energie hat aber nicht nur für die Elektromobilität Bedeutung, sondern wird auch zur Herstellung von RFNBOs (Renewable Fuels of non-biological Origin) in ausreichender Menge benötigt. In Europa bietet sich insbesondere überschüssiger Wind- oder Solarstrom an, den das Netz nicht aufnehmen kann. Die Herstellung großer Mengen an synthetischen Kraftstoffen wird aber eher in sonnen- und windreichen Regionen der Welt angesiedelt werden. Mit diesem regenerativen Strom wird Wasser per Elektrolyse in Sauerstoff (O₂) und Wasserstoff (H₂) gespalten – das ergibt als ersten Grundstoff Wasserstoff. Im zweiten Arbeitsschritt wird dieser Wasserstoff mit Kohlendioxid (CO₂) verbunden, das zum Beispiel als Abfallprodukt aus anderen industriellen Prozessen abfällt oder aus der Umgebungsluft extrahiert wird. Mögliche Endprodukte sind synthetischer Diesel, synthetisches Benzin und synthetisches Kerosin. Um RFNBOs bereits vor 2030 verfügbar zu machen, sind ein sicheres Investitionsumfeld, klare Standards für Nachhaltigkeits- und Qualitätskriterien, zum Beispiel für die Beimischungsfähigkeit zu herkömmlichen Kraftstoffen (Drop-in-Fähigkeit), zu gewährleisten, sowie verbindliche Vorgaben für die Anrechnung grüner Kraftstoffe auf das CO₂-Minderungsziel der EU erforderlich.

» Fortschrittliche Biokraftstoffe spielen eine wichtige Rolle bei der Dekarbonisierung der Bestandsflotte.

Bei Biokraftstoffen gilt es, insbesondere den strengen Anforderungen an die Nachhaltigkeit der Kraftstoffe gerecht zu werden. In der Praxis zeigen sich hier Probleme bei der Zertifizierung sowie Lücken bei der Überwachung im Zusammenhang mit Produktion und Einfuhr von Biokraftstoffen. Die seit mehreren Jahren im Aufbau befindliche Unionsdatenbank für erneuerbare Kraftstoffe ist schnellstmöglich umzusetzen. Eine schnelle und umfassende Realisierung der Datenbank könnte die Transparenz verbessern,

Ansatzpunkte für zusätzliche Prüfungen der Herkunft und Produktionsbedingungen schaffen sowie der Einhaltung der Nachhaltigkeitskriterien ermöglichen. Die derzeitigen Lücken bei der Prüfung und Zertifizierung sollten geschlossen werden. Einschlägig ist Art. 30 Abs. 10 der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (RED). Dieser sieht die Prüfung durch die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaates vor, wenn unsicher ist, ob bei einem Kraftstoff die Nachhaltigkeitskriterien der RED erfüllt sind. Die Kommission muss hiernach binnen sechs Monaten entscheiden, ob der Kraftstoff die Kriterien der RED erfüllt und entsprechend berücksichtigt werden darf, oder aber weitere Nachweise verlangt werden. Und zwar abweichend von Art. 30 Abs. 9, der die Anerkennung von Zertifikaten vorsieht. Dabei dürfen die Überprüfungen (zum Beispiel mithilfe von unabhängigen Vorort-Audits) nicht ins Leere laufen. Deren Durchsetzung muss gesichert sein. Insoweit sollte die Kommission prüfen, ob die bestehenden Regelungen in der RED ausreichen, um illegale Praktiken zu identifizieren und zu sanktionieren. Nur durch eine zuverlässige und lückenlose Zertifizierung können Biokraftstoffe auch wirklich Umweltvorteile generieren.

» Korrekturmöglichkeiten konsequent verfolgen, die Überprüfungsklauseln und Fortschrittsberichte eröffnen.

Die Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) legt unterschiedliche Berichtspflichten der Mitgliedstaaten fest. Bis zum 31. Dezember 2027 und danach alle zwei Jahre legen die Mitgliedstaaten der Kommission eigenständige nationale Fortschrittsberichte über die Umsetzung ihres nationalen Strategierahmens vor, indem der Stand der Realisierung von nationalen Zielen begründet wird. Angeben müssen die Mitgliedstaaten auch, welche Maßnahmen zur Erreichung von künftigen Zielen ergriffen werden. Hierzu gehören etwa ausführliche Beschreibungen zu (1) der Gesamtladeleistung, (2) der Anzahl von öffentlich zugänglichen Ladepunkten und (3) der Anzahl der auf ihrem Territorium registrierten E-Autos und Plug-in-Hybride zum Stichtag am 31. Dezember des Vorjahres. Die Mitgliedstaaten müssen zudem bis Juni 2024 berichten, inwiefern Elektrofahrzeuge zur Flexibilität des Energiesystems beitragen können, einschließlich ihrer Beteiligung am Kapazitätsmarkt (Netzausgleich). Dabei soll der Effekt des bi-direktionalen Ladens auf das Energiesystem und mögliche Sparpotenziale für die Endverbraucher bei ihren Energiekosten bewertet werden.

Die Kommission sollte den ihr durch die Überprüfungsklauseln obliegenden Verpflichtungen konsequent nachkommen. Neben der AFIR gilt dies auch für die CO₂-Flottenregulierung sowie die Verordnung über nachhaltige Flugzeugtreibstoffe (ReFuelEU Aviation). Diese sehen Korrekturmöglichkeiten vor, wenn die Ziele der Verordnungen nicht erreicht werden. Falls ein Mitgliedstaat seine nationalen Ziele in der AFIR, die in erster Linie dem Verbraucher dienen, nicht erreicht, sollte er konsequent aufgefordert werden, entsprechende Korrekturmaßnahmen zu ergreifen. Sollte sich dies in der Praxis als nicht wirksam erweisen, muss über die Aufnahme weitergehender Sanktionsmöglichkeiten nachgedacht werden.

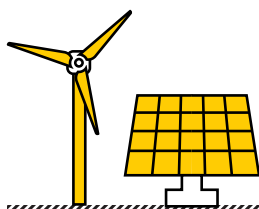
Die Verordnung über CO₂-Flottengrenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sieht für das Jahr 2026 eine Überprüfung der Regelungen vor. Die Überprüfungsklausel soll sicherstellen, dass die Kommission die Fortschritte bei der Erreichung der Emissionsreduktionsziele von 100 % und die Notwendigkeit einer Überprüfung dieser Ziele unter Berücksichtigung technologischer Entwicklungen, auch im

Hinblick auf Plug-in-Hybridtechnologien und die Bedeutung eines tragfähigen und sozial gerechten Übergangs zu null Emissionen, bewertet. Mithin sind somit Anpassungen möglich, wenn sich Rahmenbedingungen ändern. Diese Möglichkeit muss bei Bedarf in der nächsten Legislaturperiode von Kommission, EU-Parlament und Rat konsequent genutzt werden.

Mehr Tempo und Ambition bei der Klimazielerreichung

Der ADAC unterstützt grundsätzlich die europäischen Vorhaben und Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele, wünscht sich jedoch bei der Umsetzung mehr Tempo und Ambition, um die vorgegebenen Zielwerte für 2030 einzuhalten. Dennoch plädiert der ADAC dafür, im Hinblick auf den ambitionierten Zielwert 2040 und dessen Akzeptanz zu vermeiden, dass die notwendige Transformation zu

einer Überforderung der Verbraucher führt. Deshalb ist es notwendig, politische Initiativen zur Angebotsverbesserung und Anreizsetzung frühzeitig zu starten und dabei neben der Wirkung auch die Belastungssituation für Verbraucher regelmäßig zu evaluieren. Wenn dies sichergestellt wird und die Bezahlbarkeit von Mobilität gewährleistet wird, unterstützt der ADAC eine ambitionierte Zielsetzung für 2040.



Der ADAC empfiehlt,

- dass besonders im Verkehrsbereich die Umsetzung der Emissionseinsparung bis 2030 in der kommenden Legislaturperiode noch ambitionierter voranzutreiben ist.
- dass der Rechtsrahmen wettbewerbsneutral zwischen Technologien und Sektoren auszugestalten ist, um Anreize für den Hochlauf nachhaltiger erneuerbarer Antriebe und Kraftstoffe und entsprechender Investitionen zu setzen.
- dass treibhausgasneutral erzeugte Kraftstoffe von der Energiesteuer und der CO₂-Bepreisung grundsätzlich freizustellen sind, um deren Markthochlauf wirksam zu unterstützen. Gleichzeitig müssen Kraftstoffnormen mit angemessenem Vorlauf festgelegt werden.
- dass durch den Aufbau von Kapazitätsmärkten und der Schaffung von Flexibilitäten ein klimaneutraler wie auch verlässlicher Strommarkt in der EU verwirklicht wird.
- dass eine zuverlässige und lückenlose Zertifizierung von Biokraftstoffen, um den strengen Anforderungen an die Nachhaltigkeit der Kraftstoffe gerecht zu werden, etabliert wird.
- dass relevante Verordnungen (AFIR, CO₂-Flottengrenzwerte, ReFuelEU Aviation) regelmäßig auf Anpassungsbedarf zu prüfen sind, um die Zielerreichung zu gewährleisten.
- dass auch für die Dekarbonisierung des Verkehrssektors die Energiewende voranzubringen ist.

ADAC – Blick auf Europa

Energiesteuerreform nicht länger aufschieben

Die seit 2003 gültige Energiebesteuerungsrichtlinie steht aus mehreren Gründen in der Kritik. In einem Bericht der Europäischen Kommission wird festgestellt, dass sie nicht mehr zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes beiträgt, da die Mindeststeuersätze ihre Konvergenzwirkung auf die nationalen Steuersätze verloren haben. Vor allem aber zahle sie nicht auf die Energie- und Klimaziele der EU ein. Zur Umsetzung der EU-Klimaziele hat die Kommission 2021 im Rahmen des Green Deal das Fit-for-55-Maßnahmenpaket vorgelegt, das folgerichtig einen Vorschlag für eine Neuausrichtung der EU-Energiesteuerrichtlinie (Energy Tax Directive, ETD) enthält. Die Kommission schlägt vor, die Besteuerung von Treib- und Brennstoffen künftig vom Energiegehalt in EUR/Gigajoule, statt vom Volumen abhängig zu machen. Mit dem Ziel, unter anderem ein Level Playing Field für nachhaltige Energieträger zu ermöglichen, sollen bestehende Begünstigungen für fossile Energieerzeugnisse beseitigt werden.

» Einigung auf EU-Ebene noch nicht absehbar.

Für Steuerfragen gilt dabei das Einstimmigkeitsprinzip. Eine Einigung der EU-Finanzminister ist aktuell noch nicht in Sicht, und auch im EU-Parlament liegt bislang keine Positionierung vor. Im Juli 2023 hat der federführende Ausschuss für Wirtschaft und Währung (ECON) die Kommission angefragt, noch einmal ein umfassendes Impact Assessment anzufertigen. Bereits das bestehende Impact Assessment der Kommission thematisiert mögliche Doppelbelastungen der Verbraucher durch Überschneidungen mit dem Emissionshandel. Es wird darauf hingewiesen,

dass die Energiebesteuerungsrichtlinie gewährleisten müsse, dass auf EU-Ebene festgelegte Mindeststeuersätze Anreize bieten, die mit den Energie-, Klima- und Umweltzielen der EU in Einklang stünden.

» Energiesteuerreform kann Verbraucher zusätzlich belasten.

Bei der Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie könnten für die Verbraucher neben den bereits beschlossenen Abgaben aus dem Emissionshandel insbesondere bei Diesel zusätzlich steuerliche Energiepreissteigerungen drohen. Die Revision muss daher in direktem Zusammenhang mit den weiteren vom Green Deal verfolgten Maßnahmen und Instrumenten betrachtet werden.

Durch eine einheitliche Orientierung der Mindeststeuersätze am Energiegehalt könnten zwar steuerliche Fehlankreize bei der Wahl des Kraftstoffs abgebaut werden. Mit Blick auf die Förderung CO₂-armer oder CO₂-freier Kraftstoffe würde dies allein, d.h. ohne eine steuerliche Berücksichtigung der klimawirksamen CO₂-Emissionen aber keine Vorteile bringen.

» Alternative Kraftstoffe sollten obligatorisch von Steuerbefreiungen und -senkungen profitieren.

Alternative Kraftstoffe sollten daher obligatorisch von Steuerbefreiungen und -senkungen profitieren. Durch eine Angleichung der Mindeststeuersätze bei Diesel und Benzin und aufgrund des höheren Energiegehalts würde bei Diesel eine sprunghafte Verteuerung von ca. 25 Cent/l drohen.

„Die Reform der Energiebesteuerung in Europa darf nicht länger aufgeschoben werden. Im Verkehr verwendete Kraftstoffe müssen nach ihrer tatsächlichen Klimawirkung besteuert werden. Dabei muss der Übergang aber verbraucherfreundlich gestaltet werden. Angesichts der Probleme zur Änderung der EU-Energiesteuerrichtlinie, die dem Einstimmigkeitsprinzip unterliegt, sollten in der Zwischenzeit auch Möglichkeiten auf nationaler Ebene genutzt werden, um die Klimavorteile alternativer Kraftstoffe gegenüber den Fossilen zu unterstützen.“



Gerhard Hillebrand
Verkehrspräsident ADAC e.V., München



CO₂-arme Kraftstoffe steuerlich fördern

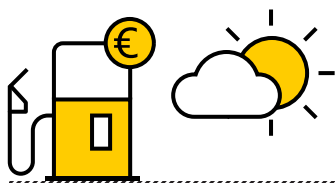
Verbraucher haben bei ihrer Kaufentscheidung für ein bestimmtes Fahrzeug nach Nutzungsdauer und Zweck die unterschiedliche Besteuerung ins Kalkül gezogen. Einer kurzfristigen Änderung der Besteuerungssystematik könnten viele Verbraucher nicht ausweichen oder durch Verhaltens-

änderung begegnen. Um Akzeptanz für klimapolitische Entscheidungen sicherzustellen, brauchen die Verbraucher die Gewissheit, dass diese Fahrzeuge von ihnen weiterhin genutzt werden können und keinem politisch veranlassten kurzfristigen Wertverlust entgegengehen.

Klimawirkung der Besteuerung verbessern

Der ADAC setzt sich für eine zügige Überarbeitung der europäischen Energiesteuerrichtlinie ein und fordert, dass Kraftstoffe im Verkehr nach ihrer Klimawirkung des CO₂ besteuert werden. Ob als Beimischung oder Reinkraftstoff:

Strombasierte Kraftstoffe sowie Biokraftstoffe können bei gesicherter Nachhaltigkeit auch den Fahrzeugbestand in die Klimaschutzbemühungen einbeziehen. Dieser Beitrag muss sich auch in der Gesetzgebung widerspiegeln.



Der ADAC empfiehlt,

- dass die Energiebesteuerung stärker an der Klimawirkung der CO₂-Emissionen orientiert wird, das heißt auch, dass Kostensteigerungen bei rein fossilen Kraftstoffen durch steigende Beimischung von Kraftstoffen mit geringerem CO₂-Gehalt verringert werden.
- dass mögliche Kostenbelastungen – gerade auch in Verbindung mit weiteren im Verkehr beschlossenen Instrumenten wie dem Einbezug in den ETS – so gestaltet sein müssen, dass durch eine stufenweise Anpassung eine übermäßige Belastung der Verbraucher vermieden wird und ausreichend Zeit zur Anpassung gegeben ist.
- dass langfristig stabile steuerliche Rahmenbedingungen für Investitionen und eine obligatorische Besserstellung von alternativen Kraftstoffen geschaffen werden.

ADAC – Blick auf Europa

Rechtliche Unklarheiten beim EU-Emissionshandel beseitigen

Die Reform des europäischen Emissionshandels war Teil der Beschlüsse zum sogenannten Fit-for-55-Paket und umfasst unter anderem die Schaffung eines neuen Emissionshandels für Gebäude, Straßenverkehr und zusätzliche ETS-Sektoren ab 2027. So werden die Emissionen im Straßenverkehr dann Teil eines neuen, zunächst vom EU-ETS für Energie und Industrie getrennten Emissionshandels (ETS2). Die Inverkehrbringer von Brennstoffen müssen für die in den Brennstoffen enthaltenen Emissionen Emissionsberechtigungen erwerben, wie es bereits im nationalen Emissionshandel in Deutschland erfolgt. Die damit einhergehenden Kosten geben die Inverkehrbringer an die Endverbraucher weiter, was zusätzliche Anreize für klimaschonendes Verhalten schaffen soll. Die Auswirkungen des ETS2 auf private Haushalte sollen über den sogenannten EU-Klimasozialfonds und die Verwendung der nationalen Versteigerungseinnahmen für Klimaschutzmaßnahmen sowie Maßnahmen zum sozialen Ausgleich aktiv flankiert werden.

» Bislang bleiben jedoch viele Fragen zur Überführung des nationalen Emissionshandels in den ETS2 offen.

Eine der wichtigsten Fragen mit Blick auf die Verbraucher ist die des sozialen Ausgleichs. Um finanzielle Belastungen der CO₂-Bepreisung für sozial benachteiligte Haushalte abzufedern, hat die EU einen Klima-Sozialfonds eingerichtet. Der 65 Milliarden Euro schwere EU-Klima-Sozialfonds soll

benachteiligte Haushalte, Kleinstunternehmen oder Verkehrsteilnehmer, die am stärksten von Preissteigerungen durch die Einführung eines neuen Emissionshandelsystems betroffen sind, bei der Transformation unterstützen und die zusätzliche Kostenbelastung abfedern. Zwingend notwendig wäre hierfür die Aufnahme eines Klimageldes in den nationalen Klima-Sozialplan. Zudem wäre eine Ausgestaltung als direkte Einkommenshilfe nach Art. 8 Abs. 2 KSF-VO nur unter deutlichen Einschränkungen möglich. Lediglich ein Anteil von 37,5 % der Mittel dürfte ausschließlich für benachteiligte Haushalte verwendet werden.

» Finanzierung eines Klimageldes rechtssicher und flexibel regeln.

Der ADAC spricht sich dafür aus, dass die Finanzierung eines allgemeinen Klimageldes auch aus den Einnahmen des EU-ETS oder ETS2 möglich ist, da die Verbraucher letztendlich die Kosten höherer Energie- und Produktpreise zu tragen haben. Hier ist jedoch strittig, ob ein Klimageld im Rahmen des Art. 10 Abs. 3 (EU-ETS) bzw. Art. 30d Abs. 6 i. V. m. Art. 10 Abs. 3 (ETS2) der ETS-Richtlinie (EU) 2023/959 in allen denkbaren konzeptionellen Varianten Anwendung finden könnte. Diskutiert werden unter anderem eine pauschale Pro-Kopf-Zahlung, ein Klimabonussystem mit regionaler Staffelung wie in Österreich oder ein an sozialen Aspekten orientiertes Klimageld als mögliche Ausgestaltungsvarianten.

„Ein Klimageld kann die Akzeptanz der CO₂-Bepreisung bei allen betroffenen Verbrauchern erhöhen. Vor allem könnten Haushalte in unteren Einkommensgruppen und jene Verbraucher, die durch ihre CO₂-Verbräuche besonders stark betroffen sind, adressiert werden. Aber auch Verbraucher in mittleren Einkommensklassen, besonders betroffene Bevölkerungsgruppen, wie etwa Rentnerinnen und Rentner, oder Menschen, die auf dem Land leben und oftmals keine Alternative zur Nutzung des eigenen Pkw besitzen, könnten entscheidend entlastet werden.“



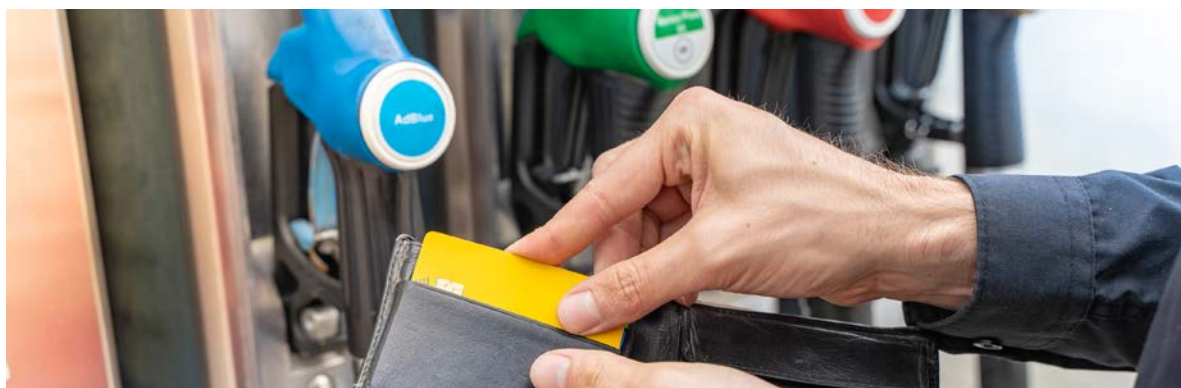
Gerhard Hillebrand
Verkehrspräsident ADAC e.V., München

» Bislang fehlt die rechtliche Klarheit, was dies für die mögliche Ausgestaltung eines Klimageldes auf nationaler Ebene bedeutet.

Entscheidend hierfür sind die Regelungen des neuen Art. 10 Abs. 3 ha) beziehungsweise hb) der Richtlinie. Buchstabe ha) sieht die Verwendung der Einnahmen für „finanzielle Unterstützung, um soziale Aspekte in Haushalten mit niedrigem und mittlerem Einkommen anzugehen, unter anderem durch die Senkung verzerrend wirkender Steuern und durch gezielte Ermäßigungen von Abgaben und Gebühren für aus erneuerbaren Energiequellen gewonnenen Strom“ vor. Daneben legt Buchstabe hb) fest, dass mit den

Einnahmen auch eine „Finanzierung der nationalen Klimadividendensysteme mit nachgewiesenen positiven Umweltauswirkungen, wie in dem in Art. 19 Abs. 2 der Governance-VO genannten Jahresbericht dokumentiert“ erfolgen kann.

Hier fehlt bislang die rechtliche Klarheit, was dies für die mögliche Ausgestaltung eines Klimageldes auf nationaler Ebene bedeutet. Offen ist vor allem, ob ein Klimageld unter die Definition eines Klimadividendensystems fällt, und wenn, ob hieran bestimmte einschränkende Voraussetzungen geknüpft sind. Diese könnten sich insbesondere aus der Nachweispflicht positiver Umweltwirkungen ergeben, wenn eine mittelbare Wirkung nicht ausreichend wäre.

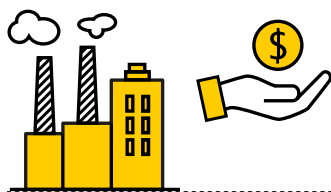


Klimaschutz sozialverträglich gestalten

Rechtsklarheit beim Emissionshandel und Klimageld schaffen

Der ADAC setzt sich auf nationaler Ebene für die Einführung eines Klimageldes noch vor der kommenden Bundestagswahl im Jahr 2025 ein. Die vorübergehende Abschaffung der EEG-Umlage kommt vor allem der Wirtschaft und nur teilweise den Verbrauchern zugute, sie ist daher kein vergleichbares Instrument. Letztendlich zahlen Verbraucher über höhere Preise für Produkte und Energie die Kosten des Emissionshandels. Um die Akzeptanz der Bürger für das Marktsystem zu gewährleisten, sollte die Erhöhung des CO₂-Preises grundsätzlich mit der Auszahlung des Klimageldes synchronisiert werden. Wichtig dabei ist, dass

die europäischen Rahmenbedingungen des EU-Emissionshandels sowie dem damit einhergehenden EU-Klimasozialfonds den Mitgliedstaaten ausreichend Flexibilität bei der Ausgestaltung des Klimageldes einräumen. Zudem bedarf es einer Klärung der Vereinbarkeit des nationalen CO₂-Preises im Verkehr (BEHG) mit den Vorgaben des ETS 2, da diese ab 2027 gegebenenfalls Auswirkungen auf die Höhe und die Art des Klimageldes (Pro-Kopf-Verteilung oder Fokus auf vulnerable Gruppen, wie im EU-Klimasozialfonds vorgesehen) haben könnten.



Der ADAC empfiehlt,

- dass Rechtsklarheit auf europäischer Ebene geschaffen wird, sodass Mitgliedstaaten in der Ausgestaltung eines nationalen Klimageldes an die Bürger nicht durch das europäische Recht eingeschränkt werden.
- dass das nationale Klimageld zur Abfederung steigender CO₂-Preise vor der Bundestagswahl 2025 eingeführt wird (unter der Berücksichtigung europäischer Rahmenbedingungen und Vorgaben).

ADAC – Blick auf Europa

Elektroautos müssen ihre Kostenvorteile wahren

Die Hochvoltbatterie ist das mit Abstand teuerste Bauteil eines Elektroautos. Im schlimmsten Fall kann ein Defekt oder Unfallschaden sogar zu einem wirtschaftlichen Totalschaden eines Fahrzeugs führen. Aber auch andere Komponenten von Elektroautos wie Elektromotor, Hochvoltkabel oder Bordladegerät können hohe Reparaturkosten nach sich ziehen. Aktuelle Untersuchungen zeigen zudem, dass die Reparaturkosten verunfallter Elektrofahrzeuge im Schnitt bis zu 35 Prozent höher liegen als bei vergleichbaren Autos mit Verbrennungsmotoren, selbst wenn die Hochvoltbatterie nicht unmittelbar in Mitleidenschaft gezogen wurde. Infolgedessen drohen Verbrauchern langfristig höhere Versicherungsprämien und insgesamt steigende Betriebskosten. Es verwundert daher nicht, dass vielen Verbrauchern dies Sorge bereitet. Zwar begegnen die Hersteller der Angst vor einem Akkudefekt mit „großzügigen“ Garantieverprechen von meistens circa acht Jahren oder 160.000 km Laufleistung, doch stellen sich Verbraucher häufig die Frage, welche Kosten in der Zeit nach Garantieende entstehen können. Dies kann sich negativ auf die Akzeptanz der Elektromobilität auswirken.

» Schadensvermeidung beginnt bereits beim Fahrzeugdesign.

Ansatzpunkte zur Schadensvermeidung betreffen neben dem Batteriemodul auch weitere Hochvoltkomponenten wie den Ladeanschluss oder den Hochvoltkabelbaum. So können beispielsweise verstärkte Unterböden oder die Positionierung des Ladeanschlusses helfen, Schadensfälle oder Reparaturkosten zu reduzieren.

» Klare Herstellerangaben können Kosten senken und Ressourcen schonen.

Neben dem Design gilt es auch, klare Richtlinien festzulegen, wie im Falle eines Schadens die Reparatur von Hochvoltkomponenten zu erfolgen hat. Dabei sollten immer pragmatische Reparaturlösungen und nicht der sofortige Austausch im Vordergrund stehen. Herstellerrichtlinien zur Bewertung von Kratzern, Dellen oder Verformungen der Hochvoltbatterie sind für eine sichere Reparatur unabdingbar. Auch ist der Zugang zu den Batteriezustandsdaten unerlässlich, um den Zustand und Reparaturbedarf der Hochvoltbatterie einschätzen zu können sowie einen angemessenen Aufwand zu bestimmen. Doch auch für andere Komponenten wie den Elektromotor, Verteilergetriebe oder Bordladegerät sind zeitwertgerechte Reparaturlösungen vorzusehen. Es ist unverständlich, wenn wegen

„Jeder Batteriewechsel ist mit erheblichen Kosten für den Verbraucher verbunden und deshalb nach Möglichkeit dringend zu vermeiden. Die schlimmste Folge aber ist ein wirtschaftlicher Totalschaden. Dieser untergräbt nicht nur das Vertrauen der Verbraucher in die Elektromobilität, sondern führt auch zu einer Verkürzung der Nutzungsdauer des Fahrzeugs. Das wirkt sich negativ auf den Umweltvorteil der Elektromobilität insgesamt aus. Mit Blick auf die Herausforderung des Klimawandels ist es richtig, auf Fahrzeugkonzepte zu setzen, die nicht mehr mit fossilen Brennstoffen angetrieben werden. Damit diese auf Dauer für Verbraucher attraktiv sind, müssen hohe Reparaturkosten, steigende Versicherungsprämien sowie die Angst vor schwindenden Restwerten wegen Unsicherheit bei der Batterie verhindert werden.“



Karsten Schulze
Technikpräsident ADAC e.V., München

eines simplen Lagerdefektes ein kompletter Elektromotor für mehrere Tausend Euro bezahlt werden soll.

» Standardisierten Zugang zu Batteriedaten ermöglichen.

Um die Notwendigkeit eines Austauschs bzw. einer Reparatur einschätzen zu können, müssen beispielsweise Werkstätten Zugang zu den Batteriedaten haben. Auch der Pannenhelfer ist auf Daten zum Zustand des Pannenfahrzeugs angewiesen, um die gefahrlose Weiterfahrt abschätzen zu können. Dabei wären standardisierte Schnittstellen nicht nur für die Pannenhilfe, Reparaturbetriebe oder Versicherer wichtig, sondern auch für den Verbraucher selbst, wenn er etwa ein Gebrauchtfahrzeug kaufen oder verkaufen möchte.

» Reparierbarkeit von Fahrzeugbatterien erhalten und verbessern.

Die heutigen Hochvoltbatterien sind in der Regel modular aufgebaut, sodass bei einem Defekt in einer Batteriezelle eine Reparatur auf Zell- oder zumindest auf Modulebene

möglich ist. Die Reparaturkosten für Kunden bei einem Zelldefekt halten sich hierdurch zumeist im Rahmen. Zudem hilft dieser Aufbau, nachhaltig mit den Ressourcen umzugehen. Neue Entwicklungen von Batterie- und Fahrzeugherstellern mit in Kunststoff vergossenen Batteriezellen (Cell-to-Pack, Structural Battery Pack) machen die Batterie dagegen zu einem tragenden beziehungsweise kompakten Bauteil. Die Energiedichte wird gesteigert, der Rohstoffeinsatz reduziert und die Batterie dadurch günstiger. Jedoch verdichten sich die Anzeichen, dass solche Batterien kaum noch repariert werden können. Bei einem nie auszuschließenden Zelldefekt besteht die Gefahr, dass die komplette Batterie erneuert werden müsste. Das ist nicht nachhaltig und wäre für Verbraucher mit immensen Kosten verbunden. Ebenfalls dürfte das Recycling solcher Batterien erschwert werden. Die Komponenten des Batteriegehäuses sollten daher stets austauschbar sein und bei Beschädigungen wie Kratzern oder Beulen als gängige Ersatzteile angeboten werden. Bei schwereren Schäden sollte es darüber hinaus möglich sein, bestimmte Teile (zum Beispiel Module) der Batterie zu ersetzen, anstatt das gesamte Batteriepaket auszutauschen.

Akzeptanz der Elektromobilität nicht gefährden

Es gilt zu vermeiden, dass eine ganze Hochvoltbatterie wegen einer oder weniger defekter Zellen unbrauchbar wird und vollständig ausgetauscht werden muss. Dabei muss bereits beim Fahrzeugdesign angesetzt werden. Entsprechend bedarf es auch zeitwertgerechter Reparaturmöglichkeiten bei weiteren teuren Hochvoltkomponenten des Elektrofahrzeugs, wie dem Elektromotor, der Leistungselektronik oder dem Bordladegerät. Dabei spielt nicht allein die Verteuerung der Betriebskosten eine Rolle, sondern dies wirkt sich letztlich negativ auf die generelle Akzeptanz

der Elektromobilität aus. Für Verbraucher ist beispielsweise der Restwert eines Fahrzeugs (mit oder ohne vorherigen Unfallschaden) wichtig. Unsicherheiten resultierend aus Unkenntnis über den Zustand der Batterie oder möglichen hohen Reparaturkosten lassen sich vermeiden, wenn der Zugang zu den Batteriedaten mittels standardisierter Schnittstellen umfänglich gewährleistet ist. Auch können Richtlinien der Hersteller zu Reparaturkonzepten beitragen, Kosten zu senken und vorab klare Aufwandsschätzungen für Reparaturoptionen zu erstellen.



Der ADAC empfiehlt,

- dass das Design von Elektrofahrzeugen verpflichtend darauf ausgerichtet wird, dass nicht bereits leichte Unfallereignisse oder kleinere Defekte in der Regel zu einem teuren und nicht nachhaltigen Austausch ganzer Hochvoltbatterien beziehungsweise weiterer Hochvoltkomponenten führen.
- dass die Komponenten des Batteriegehäuses von den Herstellern austauschbar gestaltet werden und bei Beschädigungen wie Kratzern oder Beulen als gängige Ersatzteile angeboten werden.
- dass die Hersteller ihre Hochvoltbatterien reparierbar gestalten und dazu Reparaturkonzepte auf Zell- oder zumindest Modulebene vorweisen, sodass bei schwereren Beschädigungen es darüber hinaus möglich ist, bestimmte Teile (zum Beispiel Module) der Batterie zu ersetzen, anstatt das gesamte Batteriepaket auszutauschen.
- dass die Hersteller verpflichtet werden, den Zugang unter anderem zu den Batteriedaten vollumfänglich über standardisierte Schnittstellen zu ermöglichen.
- dass die Hersteller verpflichtet werden, Reparaturrichtlinien mit dem Ziel zu definieren, standardisierte Vorgehensweisen bei defekten oder beschädigten Hochvoltbatterien bzw. den Batteriegehäusen sowie weiterer Hochvoltkomponenten anzubieten, um einen Kompletttausch zu vermeiden.

ADAC – Blick auf Europa

EU-Vorschlag zu Altfahrzeugen nachbessern und Unklarheiten beseitigen

Auch „altes Eisen“ hat einen Wert. Für viele Eigentümer älterer Fahrzeuge haben diese nicht nur eine emotionale Bedeutung. Besonderen Schutzes bedürfen daher Fahrzeuge von historischem Interesse beziehungsweise die, die zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen und deren Teile sowie Fahrzeuge, die zum Zwecke der Restaurierung gelagert, befördert oder demontiert werden. Auch Altfahrzeuge, die am „Ende ihres Lebens“ angekommen sind, können neben ihrer Bedeutung im Bereich der Rohstoffgewinnung darüber hinaus eine wichtige Funktion zur Sicherung von Ersatzteilen besitzen.

» Verbraucherinteressen müssen in der Verordnung deutlich geschützt werden.

Unklarheiten in der Verordnung führen zu Rechtsunsicherheiten und schaden ihrer Akzeptanz. Seit der Veröffentlichung des Verordnungsvorschlags erreichen den ADAC immer wieder Anfragen verunsicherter Verbraucher, die befürchten, mit älteren Fahrzeugen bei Inkrafttreten der geplanten Verordnung plötzlich weitreichenden Einschränkungen zu unterliegen. Tatsächlich sind diese Bedenken zum Teil nachvollziehbar. Sollte einem Fahrzeug einmal der Malus „Altfahrzeug“ anhaften, wäre es für den Verbraucher wertlos, wenn es zwingend der Verschrottung zugeführt werden müsste. Weder der Export noch der Verkauf wären noch möglich.

» Unklarheiten in Verordnung und Anhang beseitigen.

Einige der insbesondere in Anhang I aufgeführten Kriterien können in der Praxis beispielsweise bei sogenannten Youngtimern (das heißt Fahrzeuge, die noch keinen Oldtimer-Status erreicht haben, aber sich auf dem Weg dorthin befinden) zu erheblichen Problemen für den Verbraucher führen. Der Verbraucher befindet sich bei einem möglichen Anfangsverdacht der Behörde, dass es sich um ein Altfahrzeug handeln könnte, in der Beweislast, dies bedeutet, er muss wohl auch mögliche Kosten einer technischen Begutachtung tragen. Aufgrund dieser erheblichen Konsequenzen fordert der ADAC dringend, die bestehenden Kriterien zur Einordnung als Altfahrzeug im Verordnungsentwurf und seinem Anhang I zu präzisieren. Ungenauigkeiten, die sich zu Lasten der Verbraucher auswirken können, sind zu vermeiden sowie konkrete Hinweise zur Verwendung des Anhangs mit aufzunehmen. Zudem sollte für unvorhersehbare Härtefälle (etwa bei behördlicher Fehleinschätzung) eine Sonderregelung mit aufgenommen werden. Die sollte etwa für den Fall gelten, dass der Verbraucher nachweisen kann, dass mit dem betreffenden Youngtimer irgendwann der Oldtimerstatus erreicht werden soll (zum Beispiel durch den Nachweis einer gewissen Haltedauer). Dadurch würde auch sichergestellt, dass künftige Fahrzeuge von historischem Interesse ebenfalls geschützt würden.

„Auch wenn der Vorschlag für eine Altfahrzeug-Verordnung grundsätzlich in die richtige Richtung weist, lässt er bei für den Verbraucher wichtigen Fragen zu viel Interpretationsspielraum. Dies schadet dem wichtigen Anliegen, die illegale Entsorgung von Altfahrzeugen vor allem durch Export ins EU-Ausland einzudämmen. Um die Akzeptanz beim Verbraucher zu stärken, sollte nicht nur präzise beschrieben sein, wann es sich um ein Altfahrzeug handelt, sondern sollten in besonderen Härtefällen Ausnahmen möglich bleiben.“



Karsten Schulze
Technikpräsident ADAC e.V., München

- » Die Illegale Entsorgung von Altfahrzeugen muss zum Schutz von Gesundheit und Umwelt verhindert werden.

Der ADAC unterstützt darüber hinaus grundsätzlich das Ziel der Europäischen Kommission, die illegale Entsorgung von Fahrzeugen zu vermeiden und die Kreislaufwirtschaft im Fahrzeugbereich zu fördern. Letzteres kann erreicht werden, wenn Ersatzteile effizienter wiederverwendet und das Recycling verbessert werden. Insofern begrüßen wir den Verordnungsvorschlag. Zudem sind die darin vorgeschlagenen neuen Rückverfolgbarkeits- und Kontrollmaßnahmen grundsätzlich geeignet, um die Zahl der „fehlenden“ Altfahrzeuge zu verringern. Laut einer Studie des Umweltbundesamts werden allein aus Deutschland jährlich rund 73.000 Altfahrzeuge illegal exportiert. Für die Zukunft sollte verhindert werden, dass Fahrzeuge weiter illegal und mit krimineller Energie entsorgt werden, und hierdurch die Gesundheit von Menschen sowie die Umwelt in und

außerhalb Europas belastet wird. Dies führt auch dazu, dass Rohstoffe wie Stahl und Aluminium verloren gehen. Neben der Rückgewinnung von Rohstoffen muss ein weiteres Ziel sein, weiterverwendbare Ersatz- und Bauteile zu erhalten.

Des Weiteren begrüßt der ADAC, den Anwendungsbereich der geplanten Maßnahmen auf neue Kategorien wie Motorräder, Lastkraftwagen und Busse auszuweiten, um eine umfassende Abdeckung zu gewährleisten.

- » Einfacherer Verwertungsnachweis ist ein wichtiger Vorteil für Verbraucher.

Positiv hervorzuheben ist, dass der Verwertungsnachweis nunmehr auf elektronischem Weg an die zuständigen Behörden übermittelt werden soll und sich insbesondere der Verbraucher als Letzthalter die Wege zwischen Verwertungsbetrieb und Zulassungsstelle künftig spart.

Rechte der Verbraucher bei älteren Fahrzeugen schützen

Den Regelungszweck des Verordnungsvorschlags, die illegale Entsorgung von Fahrzeugen – insbesondere durch Export ins EU-Ausland – zu vermeiden und die Kreislaufwirtschaft im Fahrzeugbereich zu fördern, unterstützt der ADAC. Gleichwohl bestehen noch einige Rechtsunsicherheiten aufgrund unklarer Regelungen, die aus Sicht des ADAC einer Klarstellung bedürfen. Die teils unklaren Begrifflichkeiten können in der Praxis zu erheblichen Problemen für den Verbraucher führen. Hierzu gehört unter anderem eine Nachschärfung der Abgrenzungskriterien zwischen Altfahrzeugen und älteren Gebrauchtfahrzeugen.

Dem Wortlaut der Verordnung nach muss der Letzthalter beim Verkauf eines gebrauchten Fahrzeugs immer nachwei-

sen können, dass es sich um kein Altfahrzeug handelt. Hier stellt sich die Frage, ob diese umfassende Verpflichtung auch bei neueren Gebrauchtfahrzeugen gelten soll, die schon dem äußeren Erscheinungsbild nach keine Altfahrzeuge sein können. Im derzeitigen Verordnungsvorschlag gibt es hierzu im Anhang lediglich eine beispielhafte und nicht abschließende Auflistung möglicher Anhaltspunkte. Hier würde sich nach Einschätzung des ADAC eine stärkere Differenzierung anbieten, da ansonsten der Verbraucher immer Gefahr läuft, sich gegenüber der Zulassungsstelle oder einem möglichen Käufer zur Einordnung seines Fahrzeugs erklären zu müssen. Zudem wäre klarzustellen, wer diese Einschätzung in technischer Hinsicht treffen soll und wer die damit verbundenen Kosten trägt.



Der ADAC empfiehlt,

- dass die Rechtsunsicherheiten in der Altfahrzeugverordnung durch klare Regelungen, wie zum Beispiel bei der Abgrenzung zwischen Altfahrzeugen und älteren Gebrauchtfahrzeugen beseitigt werden.
- dass die Rechte der Verbraucher in der Altfahrzeug-Verordnung gestärkt werden, wie etwa durch die Vermeidung der Auferlegung kostenintensiver Maßnahmen (zum Beispiel in Form von Gutachterkosten).

Mobilität zukunftssicher und bezahlbar gestalten

Wir müssen uns nicht nur auf die Bedürfnisse des heutigen Verkehrs konzentrieren, sondern auch den Verkehr von morgen in den Blick nehmen. Es geht darum, bei Straße, Schiene und Luft eine Infrastruktur zu schaffen, die flexibel genug ist, um sich an neue Technologien und Veränderungen in unserem Verkehrsverhalten anzupassen. Wir müssen sicherstellen, dass unser europäisches Verkehrssystem nachhaltig ist, sowohl in ökonomischer, ökologischer als auch in sozialer Hinsicht. Ein wichtiger Baustein für eine zukunftssichere individuelle Mobilität ist dabei die Elektromobilität, die uns weiterhin vor einige Herausfor-

derungen stellt – sowohl bei der Bereitstellung von Strom aus erneuerbaren Quellen als auch beim Ausbau einer verbraucherfreundlichen Ladeinfrastruktur überall in Europa mit dem Ziel, verlässliches und komfortables Reisen mit elektrischem Antrieb zu ermöglichen.

Die europäische Rahmensetzung bei den Abgabensystemen muss aus Sicht des ADAC ausgewogen, zielgenau und aufeinander abgestimmt sein, und darf die Menschen nicht finanziell überfordern. Wir setzen uns für eine individuelle Mobilität ein, die sich Menschen leisten können, an der sie teilhaben können und die bedürfnisgerecht gestaltet ist.





ADAC – Blick auf Europa

Energiesystem und Elektromobilität vernetzt(er) denken

Damit die Transformation des europäischen Energiesektors gelingen kann, müssen die Prozesse auf allen Ebenen abgestimmt ineinandergreifen, unter anderem der Netzausbau, die Einbindung von Gebäuden und Mobilität oder die Digitalisierung der Infrastruktur. Die Bereitstellung der Energie basiert zunehmend auf erneuerbaren Quellen, wobei Windkraft und Sonnenenergie einen Großteil des Energiebedarfs decken. Hier ist Europa auf einem guten Weg, wenngleich noch erhebliche Herausforderungen bei der Verbesserung der Digitalisierung des Energiesystems, dem Ausbau der Energieanlageninfrastruktur und -netze sowie der effizienten Nutzung der erneuerbaren Energie besteht. Beispielsweise werden zur Aussteuerung der Netze Energiespeicher benötigt, die zusätzlich zum bestehenden Energy-only-Markt einen „Markt für Versorgungssicherheit“ etablieren können (Stichwort „Kapazitätsmarkt“). Während also heute in Deutschland vor allem die erzeugte Energie vergütet wird (Energy-only), vergütet ein Kapazitätsmarkt bereits die Bereitschaft zur Stromerzeugung. Neben festen Speichern spielen hierbei auch mobile Speicher beispielsweise in Elektrofahrzeugen eine Rolle. Ebenso muss sichergestellt werden, dass der innereuropäische Stromhandel weiter an Bedeutung gewinnt, damit regionale Stromknappheit beziehungsweise Überproduktion als Folge der erneuerbaren Energiebereitstellung auch grenzüberschreitend ausgeglichen werden können. Auch Elektromobilität kann hierzu einen Beitrag leisten. Deshalb müssen die Verbraucher stärker in den Fokus gerückt und die Rahmenbedingungen für die Elektromobilität aus Verbrauchersicht weiter verbessert werden. Ladeinfrastruktur

ist dabei die technische Brücke zwischen Strommarkt, Mobilität und Wohnen.

» Der zügige Ausbau der Erneuerbaren muss durch schnellere Planungsverfahren und förderliche Rahmenbedingungen auf EU- und Mitgliedstaaten-Ebene weiter unterstützt werden.

Dies gilt auch für den Ausbau der Ladeinfrastruktur bei der Elektromobilität. Unter anderem mit der Verordnung für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR), der Erneuerbaren Energien Richtlinie (RED III) sowie der Revision der Gebäudeeffizienzrichtlinie und dem europäischen Strommarktdesign wurden zwar bereits wichtige Grundlagen geschaffen. Es braucht aber Verbesserungen.

Durch die bei erneuerbaren Quellen fluktuierende Energieerzeugung wird es einen ausgeprägten Wechsel zwischen Zeiten mit Angebotsüberschuss und Zeiten mit Nachfrageüberschuss geben. Ziel muss ein stabiles Energiesystem sein, das ausreichend flexibel steuerbare Verbrauchseinrichtungen und Speicher bereithält. Hier kommt die Elektromobilität ins Spiel. Sie hat großes Potenzial, diese Flexibilität zu bieten, wenn der technische und regulative Rahmen stimmt.

» Insbesondere beim Laden bi-direktional nutzbarer Elektrofahrzeuge kann mittels deren Fähigkeit zur Speicherung und Rückspeisung des Stroms eine höhere Flexibilität im Stromnetz erreicht werden.

„Die Elektromobilität ist ein wichtiger Baustein der Energiewende. Wenn Energie und Mobilität zusammenwachsen, entstehen Vorteile für Elektrofahrer, Haushalte und Netzanbieter: Mit der Batterie liefert die Elektromobilität die mobilen Speicher, die für die Netzstabilisierung wichtig sind, und Verbraucher profitieren von flexiblen Tarifen. Voraussetzung ist allerdings, dass die Risiken bei der Stromversorgung oder aus der Nutzung der Infrastruktur nicht einseitig auf den Verbraucher abgewälzt werden.“



Gerhard Hillebrand
Verkehrspräsident ADAC e.V., München



Elektromobilität vernetzt und verbraucherfreundlich gestalten

Entweder indem der Strom zur Versorgung des eigenen Haushalts oder beispielsweise zur Stabilisierung des lokalen Stromnetzes Verwendung findet. Zusätzlich bieten Elektrofahrzeuge grundsätzlich die Flexibilität des gesteuerten Ladens, wenn es gerade wenig Nachfrage gibt wie in den frühen Morgenstunden, oder besonders viel erneuerbarer Strom produziert wird. Die Vorhersagen zu Angebot und Nachfrage sind heute schon sehr treffgenau und werden sich mit Erfahrungswerten noch verbessern.

» Digitalisierte Stromnetze: Stärker informationell durchdrungene und verbundene Stromnetze sind eine Voraussetzung für ein flexibleres Stromsystem.

Sie bieten durch die Möglichkeit eines Austausches zwischen Last und Erzeugung einen effizienteren Netzbetrieb. Zugleich eröffnen sie für Verbraucher die Möglichkeit, die Energiewende mitzugestalten, beispielsweise durch die Nutzung von dynamischen Tarifen. Durch diese können schwankende Strompreise an der Börse von Privathaushalten gezielt genutzt werden. So lassen sich nicht nur die Belastungen der Netze vermindern, sondern auch Kosteneinsparpotenziale für Bürger ermöglichen.

» Die Batterie ist ein wesentlicher und kostspieliger Bestandteil eines Elektroautos. Herstellergarantien sind gesetzlich nicht vorgeschrieben und damit reines Vertragsrecht und können durch den Hersteller in den Garantiebedingungen vertraglich eingeschränkt werden.

Dies führt zu verbraucherrechtlichen Bedenken. Beispielsweise könnten Hersteller das bi-direktionale Laden als zweckwidrige Nutzung einstufen und/oder die Anzahl der Lade- und Entladezyklen begrenzen, was dazu führen könnte, dass Garantieansprüche abgelehnt werden. Eine mögliche Lösung wäre eine Regelung auf europäischer Ebene – ähnlich der Gruppenfreistellungsverordnung, die es Herstellern verbieten würde, die Nutzung des bi-direktionalen Ladens als Ausschlussgrund für Herstellergarantien zu verwenden.

» Verbraucherdaten sollten geschützt sein – vor allem wenn Netzbetreiber permanent auf die Fahrzeug- und Wallboxdaten zugreifen.

Der Zugriff sollte sich aus Sicht des ADAC auf Daten beschränken, die für den Netzbetrieb zwingend erforderlich sind, dies betrifft etwa Daten zum Ladezustand, zum Standort, zu Standzeiten etc. Es sollte stets der Grundsatz der Datensparsamkeit gelten, und zwar auch im Kontext öffentlicher Ladeinfrastruktur. Es braucht daher gesetzliche Regelungen, die ein Kundenprofiling ohne Einwilligung verbieten und den Verbrauchern auch im Hinblick auf ihre Lade- und Energiebezugsdaten die gleichen und uneingeschränkten Rechte zubilligt, wie es ihnen die DSGVO auch bei anderen Datenerfassungen zusichert.

» Der Auf- und Ausbau der Ladeinfrastruktur ist Voraussetzung dafür, dass der Hochlauf der Elektromobilität



Laden grenzüberschreitend vereinfachen

gelingt. Aus Sicht des ADAC sollte bis 2030 jeder Haushalt in seinem nahen Umfeld Zugang zu einem privaten Ladepunkt oder einem bedarfsgerechten Angebot an öffentlicher Ladeinfrastruktur haben. Der Zugang zu dieser sollte zudem nicht nur im Inland, sondern auch im Ausland problemlos möglich sein. Dies betrifft sowohl die Quantität, also die räumliche Abdeckung mit Ladesäulen, die technische Kompatibilität, als auch die Nutzung, wie etwa im Hinblick auf die Vorabbereitstellung von Daten zur Infrastruktur oder den Zahlungsmöglichkeiten.

Mit der AFIR wurden hier bereits viele wichtige Weichenstellungen getroffen. Gleichwohl sehen wir Nachbesserungsbedarf bei der AFIR im Hinblick auf die Datenbereitstellung zum Belegstatus der Ladesäulen. Diese greift dahingehend zu kurz, dass dies nicht die Fehlbelegung von Ladeplätzen adressiert. Noch immer werden Ladeplätze, gerade im urbanen Umfeld, von nicht berechtigten Fahrzeugen blockiert, obwohl hier Parksensoren in der Säule oder dem Boden helfen könnten. Negativerfahrungen mit zwar auf dem Papier vorhandenen, de facto aber nicht nutzbaren Ladepunkten sprechen sich schnell herum und verstärken die Skepsis von Kritikern der Elektromobilität.

Auch die in der AFIR festgeschriebenen Regelungen bei den Bezahlmöglichkeiten sind aus Sicht von Verbrauchern noch weiter zu entwickeln: So ist eine verpflichtende Kartenzahlungsmöglichkeit erst an Ladestationen mit mindestens 50 kW Ladeleistung gefordert. Dies bleibt aus Verbrauchersicht unbefriedigend, denn so könnten sich im Markt parallele Bezahlmöglichkeiten für Ladepunkte unter 50 kW etablieren und das „Biotop“ Elektromobilität fragmentieren. Ziel muss hingegen sein, einheitliche und diskriminierungsfreie Zugänge für alle zur Elektromobilität zu schaffen, so wie es Verbraucher auch von ihrer

bisherigen Mobilität kennen. Elektrisches Laden darf nicht komplizierter sein als Tanken. Sollten sich stattdessen an Ladepunkten unter 50 kW weniger verbraucherfreundliche Lösungen durchsetzen und ein Bezahlen mit Bankkarten nicht möglich sein, bestünde hier Nachbesserungsbedarf. Als problematisch könnte sich in der Praxis ferner die fehlende Klarheit bei der Definition von Zahlungskarten erweisen.

» Gleichzeitig sollte das öffentliche Laden verbraucherfreundlicher und sicherer gestaltet werden.

Verbraucher müssen sowohl vor als auch nach dem Ladevorgang durch eine Preistransparenz geschützt sein: Vor dem Laden muss für den Verbraucher klar sein, wie hoch der Preis pro kWh ist und ob zusätzliche Kosten entstehen können. Dies gilt im Besonderen im grenzüberschreitenden Kontext. Es muss für Autofahrer auch im Ausland jederzeit ohne weitere Hilfsmittel an der Ladesäule vorab ersichtlich sein, welche Kosten für einen Ladevorgang anfallen werden. Außerdem muss nach dem Laden eine klare Abrechnung erfolgen. Zudem sollte Ad-hoc-Laden nicht wesentlich teurer sein als vertragsbasiertes Laden. Jeder Nutzer muss die Möglichkeit haben, unkompliziert an einer Ladesäule auch ohne Ladevertrag direkt zu laden und bezahlen zu können. Die Bezahlmöglichkeit sollte daher direkt an der Ladesäule mittels gängiger Kredit- und Debitkarte so einfach möglich sein, wie es aus vielen anderen Lebensbereichen bekannt ist. Dies ist auch hinsichtlich eines grenzüberschreitenden Verkehrs für Verbraucher wichtig.

» Auch die Preisgestaltung ist entscheidend für die Attraktivität der Elektromobilität: Bei Ausschreibungsverfahren öffentlicher Ladeinfrastruktur darf es nicht zu einem Oligopol der Anbieter kommen. Fehlender Wettbewerb kann zu überhöhten Verbraucherpreisen führen.

» Aus gesamtsystemischer Sicht ist die Elektromobilität ein wesentlicher Baustein der europäischen Energiewende und das bi-direktionale Laden eine wichtige Voraussetzung für deren Gelingen.

Bislang ist die Fähigkeit zum bi-direktionalen Laden aber noch auf zu wenige Fahrzeugmodelle beschränkt. Der ADAC stellt hierzu eine Übersicht bereit.

Die technischen Hürden bei der praktischen Umsetzung des bi-direktionalen Ladens sind weitgehend ausgeräumt. So werden durch den branchenübergreifenden Standard ISO 15118-20 schon wichtige Punkte adressiert und umgesetzt (vor allem Übermittlung von SOC, SOH, Ladeenergiebedarf, etc.). Ob diese Daten, die über die Schnittstelle E-Fahrzeug-Wallbox übermittelt werden, aber wirklich ausreichen, um Anwendungsfälle des bi-direktionalen Ladens komplett umzusetzen, ist dennoch fraglich. Häufig bietet sich eine Backend-to-Backend-Anbindung zwischen Fahrzeughersteller und Flexibilitätsanbieter/Aggregator an, um Ladeverfügbarkeit, Ladebedarf, Abfahrtszeit etc. zu übertragen. In diesem Fall benötigt es jedoch ein hinreichendes Maß an Standardisierung (technisch) sowie Datenzugangsrechten und Datenschutzvorkehrungen (rechtlich). Diesbezüglich mangelt es noch an der nötigen Regulierung auf europäischer Ebene.

» Ebenso sollten die Garantiebedingungen der Fahrzeugbatterien, welche bislang noch häufig an eine feste

Grenze von zulässigen Vollzyklen geknüpft sind, europaweit eine flexible Nutzung der Batterie für bidirektionales Laden ermöglichen. Ansonsten fehlen ausreichende Anreize für die Verbraucher, ihre private Infrastruktur (zum Beispiel Wallboxen oder Solaranlagen) inklusive der Batterie ihres Elektrofahrzeugs netzdienlich im Stromsystem der Zukunft zur Verfügung zu stellen.

Ebenso braucht es eine einheitliche Definition von mobilen Speichern und deren Abgrenzung zu stationären Speichern. Die dann nötige Befreiung von Steuern, Abgaben, Umlagen und Netzentgelten, die auf nationaler Ebene für stationäre Batteriespeicher, die ausschließlich Strom vorübergehend speichern und in ein Versorgungsnetz für Strom zurückspeisen, gilt, sollte auf gleiche Weise auch für zwischengespeicherten Strom aus bidirektional ladefähigen Elektrofahrzeugen gelten. Ohne diese Gleichstellung und Privilegierung ist eine mögliche Folge Unsicherheit bei der Investition in bi-direktionale Ladeinfrastruktur und der Implementierung von Geschäftsmodellen.

» Darüber hinaus kann der Umstieg auf die Elektromobilität durch verbraucherfreundliche Regelungen und Anreize weiter unterstützt werden.

Neben der Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur spielen bei der Elektromobilität die Kosten eine große Rolle. Neben der Option flexibler Stromtarife und den Preisen beim Ad-hoc-Laden sind dabei auch die Höhe der Netzentgelte sowie der Stromsteuer bedeutend.



Der ADAC empfiehlt,

- dass verbraucherfreundliche Rahmenbedingungen für das bi-direktionale Laden mit Elektrofahrzeugen geschaffen werden, die auch Anreize zur Bereitstellung des eigenen Fahrzeugs zur Entlastung des Energiesystems setzen.
- dass Hersteller verpflichtet werden, die Nutzung von bi-direktionalem Laden nicht zum Ausschlussgrund für Herstellergarantien zu machen.
- dass der notwendige Zugriff von Netzbetreibern auf Fahrzeug- und Wallboxdaten nach dem Prinzip der Datensparsamkeit ausgerichtet und der Schutz von Verbraucherdaten gewahrt wird.
- dass auch an Ladestationen mit Ladeleistungen kleiner als 50 kW einfache Bezahlmöglichkeiten verpflichtend ermöglicht werden.
- dass Preistransparenz an Ladesäulen durchgesetzt wird, sodass für Nutzer jederzeit und ohne weitere Hilfsmittel an der Ladesäule vorab ersichtlich ist, welche Kosten für einen Ladevorgang anfallen werden.
- dass ein automatisiertes europaweites Meldesystem hinsichtlich des Belegstatus von Ladesäulen sowie Informationen über die aktuellen Preise etabliert werden.

ADAC – Blick auf Europa

Innereuropäischer Bahnverkehr



Im grenzüberschreitenden Schienenverkehr sind noch viele Aufgaben zu meistern

Der innereuropäische Bahnverkehr spielt eine entscheidende Rolle in der Verkehrsinfrastruktur und im Transportwesen im Personen- und Güterverkehr Europas.

Mit einem leistungsfähigen und modernen innereuropäischen Bahnnetz soll die Voraussetzung dafür geschaffen werden, mehr Verkehre auf die Schiene zu verlagern und so zu einer Emissionsminderung im Verkehrsbereich beizutragen.

» Um den Verkehrsträger Bahn für Reisende attraktiver zu machen, hat die EU-Kommission sich zum Ziel gesetzt, den Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene bis 2030 zu verdoppeln und bis 2050 zu verdreifachen.

Das Schienekernnetz muss daher bis spätestens 2030 und das Gesamtnetz bis 2050 ausgebaut werden. Bisher bilden die nationalen Grenzen in der EU auf den Gleisen jedoch noch große Hindernisse.

» Eine Herausforderung des innereuropäischen Bahnverkehrs ist die mangelnde Interoperabilität im Bereich der Schiene.

Für einheitliches Management und Steuerung des Eisenbahnverkehrs auf den Strecken der transeuropäischen Netze hat die EU einen rechtsverbindlichen Rahmen zur flächendeckenden Einführung und Umsetzung des Zugleitsystems ERTMS (European Rail Traffic Management System) mit den Kernbausteinen ETCS (European Train Control System) und GSM-R (Global System for Mobile Communications – Rail) eingeführt.

Mit Einführung des ETCS ist auch eine ausreichende und flächendeckende Datenübertragungskapazität vonnöten. Allein in Deutschland könnte nach Auskunft der Deutschen Bahn AG durch die Digitalisierung des Bahnbetriebs das vorhandene Streckennetz eine Kapazitätssteigerung um 35 Prozent erfahren und somit leistungsfähiger sein.

„Die Bedeutung eines effizienten und nachhaltigen Schienenverkehrs in Europa nimmt stetig zu. Daher ist es von großer Bedeutung, dass der Ausbau der Digitalisierung und des ETCS in der Finanzplanung der EU-Mitgliedstaaten stärker berücksichtigt werden.“



Gerhard Hillebrand
Verkehrspräsident ADAC e.V., München

Europa braucht leistungsfähige Verkehrsangebote auf der Schiene

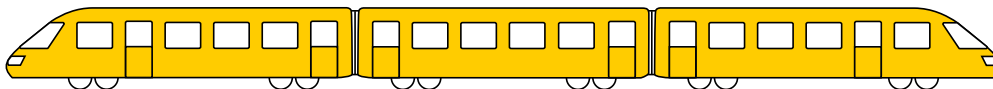
- » Nationale Sonderlösungen sollten im europäischen Bahnverkehr vermieden werden, um diesen nicht zusätzlich zu belasten.

Derzeit wird der grenzüberschreitende Bahnverkehr durch unterschiedliche Spurweiten, Bahnsteighöhen und Elektrifizierungsstände erschwert. Dies ist für Deutschland besonders kritisch, da es als europäisches Schienen-Durchfahrtsland im transeuropäischen Netz (TEN-V) eine besondere Bedeutung für Europa hat. Allein sechs der neun definierten Korridore des multimodal ausgelegten TEN-V-Kernnetzes führen durch Deutschland. Diese Strecken sollen vor allem grenzüberschreitende Verbindungen innerhalb der Union stärken und gelten als die wichtigsten Langstreckenverkehrsachsen des EU-Binnenmarktes.

- » Erforderlich sind ebenfalls Vereinfachungen für Kunden bei Zugang, Buchung und Nutzung von Transportdiensten: Hierauf zielt die Initiative Multimodal Digital Mobility Services (MDMS) der Europäischen Kommission ab.

MDMS soll helfen, die aus Sicht der Verbraucher problematische Fragmentierung der europäischen Transportlandschaft zu überwinden und damit vor allem das Reisen unter Nutzung verschiedener Verkehrsträger zu erleichtern.

Die unterschiedlichen Verantwortlichkeiten auf gesamtstaatlicher und lokaler Ebene sowie zwischen öffentlichen und privaten Unternehmen verhindern dabei ein nahtloses integriertes Verkehrssystem. Dies führt bei der Nutzung von Schiene, Fernbus und ÖPNV zu Hindernissen für Reisende, die auf einer Reise auf unterschiedliche Apps angewiesen sind, mehrere Tickets benötigen und diese mit unterschiedlichen Zahlungssystemen buchen müssen. Dies gilt im Besonderen für grenzüberschreitende Verkehr. In der neuen Legislaturperiode muss die Europäische Kommission nun aus der Initiative einen Rechtsvorschlag erarbeiten, der die Nutzung via MDMS verbessert.



Der ADAC empfiehlt,

- dass die Interoperabilität im innereuropäischen Bahnverkehr durch die Umsetzung technischer Lösungen wie ERTMS, ETCS oder GSM-R schnellstmöglich verbessert wird.
- dass bei der Umsetzung des TEN-V auch die technischen Voraussetzungen wie Elektrifizierung oder Spurbreiten berücksichtigt werden.
- dass die Bereiche Ticketbuchung, Reiseinformation und im Bedarfsfall die Rückerstattung verbraucherfreundlicher gestaltet werden müssen.
- dass verbraucherfreundliche Informations- und Buchungssysteme geschaffen werden, die ein digitales Ticketing ermöglichen und die einzelnen Bahnunternehmen in einer Art Allianz miteinander verbindet.
- dass die komplette Fahrtbuchung in einem Buchungsschritt möglich sein sollte.
- dass die Fahrtauskunft gewährleistet wird und die Fahrgastrechte im Bedarfsfall gestärkt werden.

ADAC – Blick auf Europa

Entwicklung zu einem nachhaltigen Luftverkehr bis 2050

Die Luftverkehrsbranche hat sich dazu verpflichtet, bis spätestens 2050 einen CO₂-neutralen Flughafen- und Flugbetrieb zu gewährleisten. Konkrete Wegmarken zum Ziel sind inzwischen auch im Green Deal beziehungsweise im Fit-for-55-Paket auf EU-Ebene festgehalten und im Rahmen verschiedener Regelwerke mit der ReFuel Aviation, dem überarbeiteten EU-ETS und der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) festgeschrieben.

Die AFIR umfasst für den Luftverkehr Zielvorgaben sowohl für die Bodenstromversorgung an den Terminals als auch auf dem Flughafenvorfeld. Konkret müssen Flughäfen stationäre Flugzeuge bis 2025 an allen Flugsteigen (Gates) und bis 2030 an allen Parkpositionen auf dem Flughafenvorfeld mit Strom aus ihrem Stromnetz oder mit mobilen Bodenstromaggregaten versorgen.

Hierdurch ist ein entscheidender Beitrag zur Dekarbonisierung des Luftverkehrs am Boden zu erwarten: Denn während der Standzeiten von Luftfahrzeugen an Flughäfen wird derzeit der benötigte Bordstrom noch überwiegend durch die Hilfsturbinen am Luftfahrzeug selbst (Auxiliary Power Units, APUs) mittels Kerosinverbrennung oder durch mobile, mit Dieselaggregaten betriebene Bodenstromanlagen zur Verfügung gestellt. Insbesondere die dabei entstehenden Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen wirken sich negativ auf die Umwelt und das Klima aus.

Darüber hinaus ist neben der Versorgung der stationären Flugzeuge mit Bodenstrom auch die Klimatisierung der



Lücken schließen für einen nachhaltigen Luftverkehr bis 2050

Flugzeuge am Boden wichtig. Um die THG-Emissionen zu mindern, sollte daher auch die Ausstattung der Flughäfen mit Pre-Conditioned Air-Anlagen gefördert werden. Hierbei wird die Flugzeugkabine auf der Parkposition nicht mehr durch die Hilfsturbinen am Flugzeug, sondern durch externe Anlagen gekühlt oder geheizt.

„Rund 60 Prozent der ADAC Mitglieder fliegen mindestens einmal im Jahr – zum Flugzeug gibt es einfach keine Alternativen, wenn man in die Ferne reisen möchte! Daher ist es wichtig, dass der Luftverkehr nachhaltiger wird, und bis 2050 tatsächlich CO₂-neutral ist. Nur so kann er den Anforderungen der Verbraucherinnen und Verbraucher und des Klimaschutzes gerecht werden.“



Gerhard Hillebrand
Verkehrspräsident ADAC e.V., München

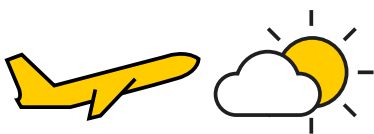
CO₂-Neutralität in der Luftverkehrsbranche

» Durch den Einsatz alternativer Technologien, etwa auf Basis von Direktstrom, Batterien oder Wasserstoff, können der Strombedarf während der Standzeit am Flughafen gedeckt, Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen vermieden und die Lärmbelastung gleichzeitig minimiert werden.

Den größten Hebel bei der Dekarbonisierung des Flugbetriebs bietet der Ersatz von fossilem Kerosin durch nachhaltige Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels, SAF). Diese haben sowohl bei biogenen SAFs als auch eFuels den Vorteil, dass die Tankinfrastruktur an den Flughäfen nicht angepasst werden muss.

Neben alternativen Kraftstoffen sind auch alternative Antriebe Teil der Lösung:

Vor allem auf der Mittel- oder Langstrecke wird erwartet, dass Wasserstoff einen entscheidenden Beitrag zur Dekarbonisierung der Luftfahrt leisten kann. Die Nutzung der derzeitigen Betankungsinfrastruktur ist allerdings für Wasserstoff nicht möglich. Deshalb sollte die Notwendigkeit von Wasserstoffinfrastruktur an Flughäfen zu Beginn der 2030er-Jahre überprüft werden. Außerdem sollte ein Zeitplan zum Aufbau der Infrastruktur entsprechend des Sachstandes postuliert werden.



» Um die Anpassung der Bodeninfrastruktur an die Antriebskonzepte der Zukunft nicht zu versäumen, muss in die AFIR oder in die Folgeverordnungen ein entsprechender Prüfmechanismus aufgenommen werden.

Der Vorschlag einer Kerosinbesteuerung wurde im ursprünglichen Fit-for-55-Paket der EU-Kommission 2021 formuliert. Sie sollte europaweit erhoben werden, um eine Verzerrung des Wettbewerbs zwischen Flughäfen innerhalb der EU zu vermeiden. Der Vorschlag einer Kerosinsteuer scheiterte an der nötigen Zustimmung aller Mitgliedstaaten, weil sie eine Verschiebung von Passagierströmen über Non-EU-Drehkreuze attraktiv gemacht hätte, wo keine Kerosinsteuer angefallen wäre, oder sogar im schlechtesten Fall einen Anreiz für mehr Emissionen durch zusätzlich mittransportierten Treibstoff für den Rückflug (Fuel Tankering) ausgelöst hätte.

» In der politischen Diskussion um die Besteuerung des Luftverkehrs ist aus ADAC Sicht die Luftverkehrsabgabe im Vergleich zur Kerosinsteuer (national wie europäisch) das bessere Instrument. Diese kann im Gegensatz zu einer Kerosinsteuer nicht umgangen werden, fällt für alle abfliegenden Airlines unabhängig vom Endziel an und kommt damit vor allem bei Reinvest der Einnahmen in nachhaltige Kraftstoffe der Umwelt zugute.

Der ADAC empfiehlt,

- dass die Luftverkehrsbranche bis 2050 CO₂-neutral ausgestaltet sein muss.
- dass das fossile Kerosin entsprechend der ReFuel Aviation schrittweise auf erneuerbare Kraftstoffe umgestellt werden muss und alternative Antriebe stärker forciert werden.
- dass sämtliche technischen und organisatorischen Einsparpotenziale für das Erreichen der CO₂-Neutralität ambitioniert verfolgt werden sollten.
- dass noch bestehende Emissionen durch CO₂-Bepreisungsinstrumente auszugleichen sind.
- dass in Erwägung einer Kerosinsteuer eine europäische Luftverkehrsabgabe nach dem deutschen Vorbild klar vorzuziehen ist, welche dann auf alle aus der EU abfliegenden Flugzeuge anfällt und in ihrer Höhe abhängig vom Endziel berechnet wird.
- dass die Einnahmen für die Finanzierung und Produktionsförderung von nachhaltigen Flugkraftstoffen oder den Infrastrukturaufbau für nachhaltige Flugkraftstoffe beziehungsweise Wasserstoff verwendet werden sollten.

ADAC – Blick auf Europa

Nationalen Entscheidungsspielraum bei Eurovignettenrichtlinie erhalten

Durch Änderung der Richtlinie 1999/62/EG (Wegekosten- oder Eurovignetten-Richtlinie) ist die europäische Rechtsgrundlage für die Erhebung von Straßennutzungsgebühren auch auf Pkw erweitert worden. Die Richtlinie gibt sowohl Vorgaben für die Erhebung zeitbezogener wie auch fahrleistungsabhängiger Gebühren sowie die Anlastung externer Kosten vor und setzt somit europäische Leitplanken für jede (diskriminierungsfreie und EU-rechtskonforme) Mautlösung.

» Nationale Entscheidungsfreiheit bei der Maut erhalten.

Der ADAC begrüßt dabei ausdrücklich, dass der europäische Gesetzgeber den Mitgliedstaaten bei der Frage des „ob“ der Einführung und des „wie“ der Ausgestaltung weitgehenden Entscheidungsspielraum erhalten hat. Dies ist aufgrund der historischen Unterschiede der Mitgliedstaaten bei der Gestaltung und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sowie der abgabenrechtlichen Voraussetzungen in Europa folgerichtig. Eine nationale Diskussion zur Einführung einer Pkw-Maut ist aus Sicht der Autofahrer nur aus der Frage des Finanzierungsbedarfs bei der Straßeninfrastruktur herzuleiten. In Deutschland wird der Anteil des Pkw derzeit aus dem spezifischen Abgabenaufkommen gedeckt.

Aktuell mehren sich Stimmen, national wie auf EU-Ebene, die eine europäische, ökologisch gestaffelte Pkw-Maut fordern. Laut dem deutschen Expertenrat für Klimafragen

wird insbesondere im Pkw-Bereich des Verkehrssektors bisher vor allem auf Anreize fokussiert. Naheliegender sei jedoch mit Blick auf die Klimaziele, ein Instrument wie die CO₂-basierte Lkw-Maut auch auf den Pkw anzuwenden. Daneben werden in Deutschland beim Lkw bereits externe Kosten für Luftverschmutzung und Lärm bepreist. An der deutschen Lkw-Maut werden aber auch die Probleme dieses Ansatzes sichtbar: Mit Energiesteuer und CO₂-Preis stehen bereits zwei Instrumente mit starker Lenkungswirkung zur Verfügung, die darauf ausgerichtet werden können, CO₂-Emissionen von Kraftstoffen wirksam zu reduzieren. Mit dem hohen CO₂-Aufschlag auf die Lkw-Maut, der auch im EU-Regelwerk verankert ist, wurde eine dritte Komponente hinzugefügt, die zu deutlichen Mehrfachbelastungen führt. Im Ergebnis ist dieser dreifache Ansatz in der Regulierung aus Sicht des ADAC keine überzeugende Ausgestaltung des Abgabenrahmens.

» Die Lkw-Maut ist vor allem eine Infrastrukturgebühr.

Während sich CO₂-Emissionen und Energieverbrauch über Energiesteuer und CO₂-Preis steuern lassen, wäre eine Maut als Instrument zur Finanzierung der Infrastruktur einzuordnen. Geringfügige Staffelungen der Lkw-Maut nach Umweltfaktoren stehen dem nicht entgegen. Ohne hin gibt es über die Flottenregulierung einen starken Anreiz, auf Elektromobilität bei Neufahrzeugen umzustellen. Somit bedarf es an dieser Stelle für den Klimaschutz keines weiteren Instruments.

„Die Finanzierung des Straßenverkehrs in Europa weist eine stark heterogene Struktur auf, von rein steuerfinanzierten- bis hin zu gebührenfinanzierten Systemen finden sich verschiedenste Mischformen. Dem trägt die bestehende Regulierung durch die sogenannte Eurovignetten-Richtlinie Rechnung. Sie verhindert auch ausreichend die mögliche Diskriminierung ausländischer Pkw-Fahrer durch einseitige oder unverhältnismäßige Gebührengestaltung. Darüber hinaus sollte die Frage der Einführung oder Ausgestaltung von Straßengebühren für Pkw Sache der Mitgliedstaaten bleiben.“



Gerhard Hillebrand
Verkehrspräsident ADAC e.V., München

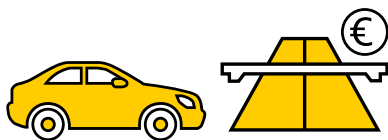


Maut wird in Europa nach unterschiedlichen Systemen erhoben

Individuelle Mobilität sozialverträglich gestalten

Für Verbraucher ist die Bezahlbarkeit von Mobilität, die Konsistenz des Abgabensystems und die Planbarkeit für die Anpassung an Veränderungen wichtig. Mitgliedstaaten haben unterschiedliche Wege beschritten, um ihre Verkehrsinfrastruktur zu finanzieren. Manche mit Mautsystemen, manche ohne oder in der Kombination. Deutschland finanziert heute seine Straßeninfrastruktur in einer Kombination aus der Lkw-Maut und Finanzierung aus dem Bundeshaushalt. Die Hoheit über diese Entscheidung sollte auf nationaler Ebene verbleiben. Insbesondere wäre eine auf europäischer Ebene rechtlich geregelte obligatorische Einführung einer

entfernungsabhängigen Infrastrukturgebühr und/oder einer entfernungsabhängigen Mautgebühr für externe Kosten abzulehnen. Hierdurch würden zusätzlich zur CO₂-Bepreisung durch den europäischen und nationalen Emissionshandel (ETS2/BEHG) erhebliche Mehrbelastungen für Autofahrer, insbesondere für Menschen im ländlichen Raum drohen. Gleiches gilt für den Vorschlag zu Staugebühren. Niemand fährt freiwillig und ohne Not in einen Stau. Mit Staugebühren würden vor allem Pendler, die täglich im Stau stehen und nicht auf andere Zeiten oder Verkehrsmittel ausweichen können, zusätzlich stark belastet.



Der ADAC empfiehlt,

- dass eine Entscheidung über die Einführung und Ausgestaltung einer Pkw-Maut auch zukünftig den Mitgliedstaaten überlassen wird.
- dass mögliche (Mehr-) Belastungen der Verbraucher immer auch im Kontext der Gesamtbelastungen der Verkehrsteilnehmer geprüft wird.
- dass bei Anwendung eines CO₂-Bepreisungssystems auf den Verkehr dann bei Infrastrukturgebühren kein Einbezug von CO₂-Kosten und somit kein CO₂-Aufschlag erfolgen darf.

ADAC – Blick auf Europa

Bezahlbare Mobilität – Kleinwagenpreise

Viele Verbraucher blicken mit Sorge auf steigende Neufahrzeugpreise und beklagen, dass es nur noch wenige Kleinwagenangebote gibt. Automobilhersteller begründen die steigenden Preise mit Lieferschwierigkeiten und hohen Energiepreisen.

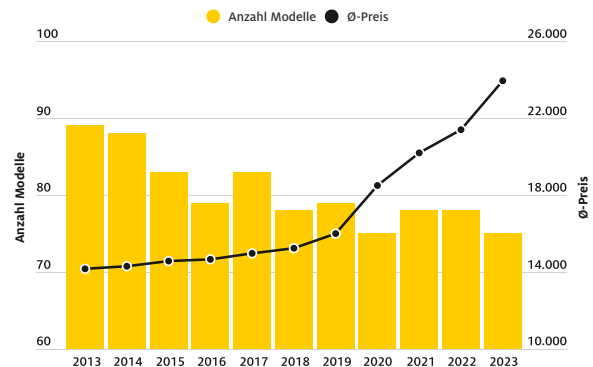
» Wenn diese Entwicklung weiter anhält, wird individuelle Mobilität mit dem Pkw für viele Verbraucher unerschwinglich.

Hersteller sagen, dass die Emissionsregelungen verschärft und die Sicherheitsanforderungen an Automobile hoch und teuer seien. Daher hat die Kommission die Anforderungen für Euro 7 deutlich gesenkt. Viele Hersteller begründen auch den Rückzug aus dem Klein- und Kleinstwagensegment mit den gestiegenen Kosten aufgrund höherer Sicherheitsanforderungen und strengerer Emissionsnormen, die das Angebot in dieser Fahrzeugkategorie weniger attraktiv und rentabel erscheinen lassen.

» Viele Hersteller konzentrieren sich auf die Produktion von größeren Fahrzeugen, bei denen die Gewinnmarge höher ist.

Insgesamt ist festzustellen, dass das Angebot an Klein- und Kleinstfahrzeugen spürbar schrumpft: Wurden im Jahr 2013 in diesem Segment noch 89 unterschiedliche Modelle angeboten, sind es 2023 nur noch 75. Dafür erhöht sich der durchschnittliche Preis für ein Basismodell der Klein- und Kleinstwagenklasse von 14.138 € auf satte 23.934 € – das entspricht einem Preisaufschlag von 69 Prozent!

Entwicklung Kleinwagenangebot (Elektro und Verbrenner) und Preisdurchschnitt 2013 bis 2023



Quelle: ADAC e.V.

© ADAC e.V. 05.2023

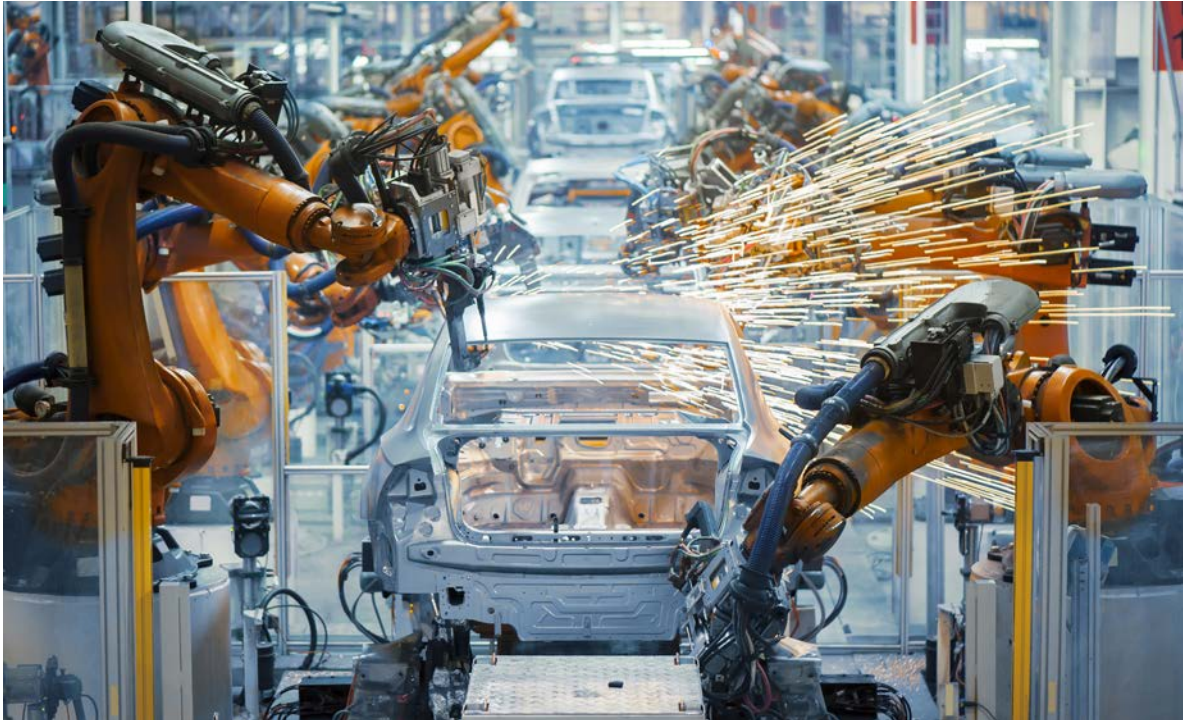
» Mobilität in Europa muss sicher, nachhaltig und verbraucherorientiert sein.

Wie sich der Umstieg auf die Elektromobilität auf die Neupreisentwicklung im Kleinwagensegment auswirken wird, ist aus heutiger Sicht schwer abzusehen: Der Markt für kleine E-Autos ist noch unterentwickelt, bislang sind nur wenige Einstiegermodelle auf dem Markt. Gleichwohl lässt sich jetzt bereits bei Kleinwagen ein deutlicher Preisanstieg beobachten.

„Mobilität ist ein wichtiger Bestandteil im Leben der Menschen und eine Voraussetzung für soziale und wirtschaftliche Teilhabe. Der ADAC sieht die Entwicklung der Neuwagenpreise kritisch. Eine Recherche des ADAC von 2023 zeigt: Das Angebot an bezahlbaren Klein- und Kleinstwagen geht zurück, die verbliebenen Verbrenner- oder Elektromodelle können sich viele Verbraucher nicht mehr leisten.“



Karsten Schulze
Technikpräsident ADAC e.V., München



Die Produktion von Klein- und Kleinstwagen geht zurück

Kleinwagen dürfen nicht zum Luxusgut werden

Die Bevölkerung ist auch aufgrund der oft noch unzureichenden Alternativen vielfach auf das Auto angewiesen. Die Verbraucher benötigen daher Angebote, die sie sich

leisten können, um auch zukünftig mobil sein zu können. Deshalb sollten Fahrzeughersteller mehr bezahlbare Fahrzeuge und eine breite Modelpalette anbieten.



Der ADAC empfiehlt,

- dass individuelle Mobilität mit dem Pkw für alle bezahlbar bleiben muss. Das Angebot für die automobilen Einstiegsmobilität muss ausgeweitet werden.
- dass zukünftig Autos und Kleinwagen trotz eines niedrigen Preises möglichst sauber fahren sollten.
- dass es trotz des geringeren Preises keinerlei Abstriche im Bereich der Fahrzeugsicherheit geben darf; alle lebensrettenden Sicherheitssysteme müssen an Bord sein.
- dass sowohl sichere, erschwingliche als auch saubere Mobilität unbedingt gewährleistet sein muss.

Vorstellung des ADAC

Der ADAC e.V. ist ein nichtwirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u.a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Bera-

tungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrt-technischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der Interessenvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein.

Impressum

Herausgeber und Druck
ADAC e.V., Europäische Interessenvertretung
Hansastraße 19, 80686 München
europa@adac.de

Hinweis zum Widerruf und Neubezug
Wenn Sie keine weiteren ADAC – Blick auf
Europa Ausgaben erhalten möchten,
schicken Sie uns bitte eine E-Mail an
europa@adac.de

Datenschutz-Hinweis
Allgemeine Informationen zum Datenschutz
finden Sie auf adac.de/datenschutz-dsgvo

Gender-Hinweis
Alle Inhalte wenden sich an und gelten für
alle Geschlechter.
Soweit grammatikalisch männliche, weib-
liche oder neutrale Personenbezeichnungen
verwendet werden, dient dies allein der
besseren Lesbarkeit.

Weitere Hinweise
Auf adac.de finden Sie weitere Vertiefungen
und Stellungnahmen.

Interessenvertretung
Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister
des Deutschen Bundestags nach dem Lob-
byregistergesetz, Registernummer: R002184
sowie im Europäischen Transparenzregister,
Registernummer: 02452103934-97. Die
Interessenvertretung wird auf der Grundlage
des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregis-
tergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex
Interessenvertretung betrieben.