

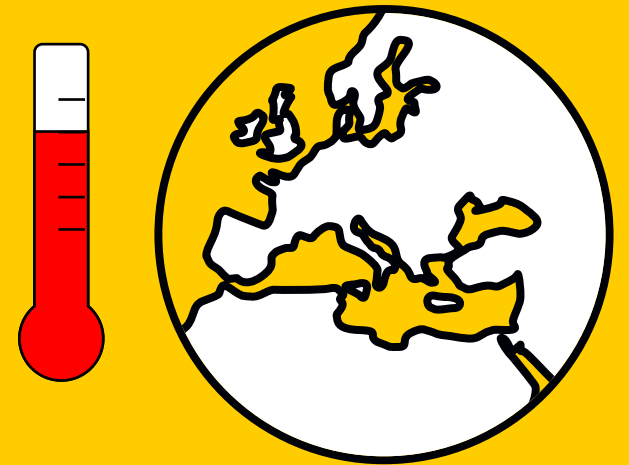
# Austausch

**Themen: Klimaschutz im Verkehr, Verkehrssicherheit**

9. April 2024

# 1) Klimaschutz im Verkehr

Klimaschutzgesetz, Elektromobilität, Kraftstoffe, ETS II/ Klimageld



# Klimaschutz im Verkehr – zusätzliche Impulse notwendig.

## Sachstand

- Klimaziele sind erreichbar, direkt verbraucherabhängige Sektoren tun sich schwer
- CO<sub>2</sub>-Entwicklung des Verkehrssektors stagniert bei steigender Verkehrsnachfrage
- Lücke im Verkehrssektor ggü. Vorgaben des Klimaschutzgesetzes wächst

## ADAC Position

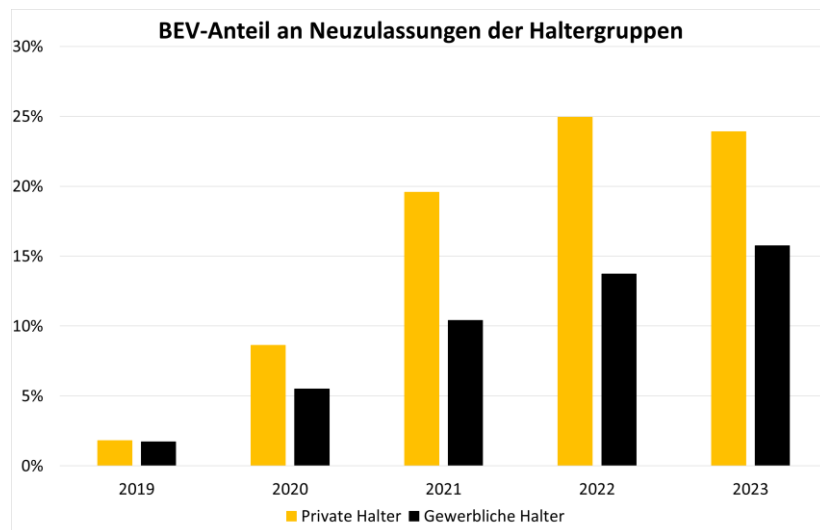
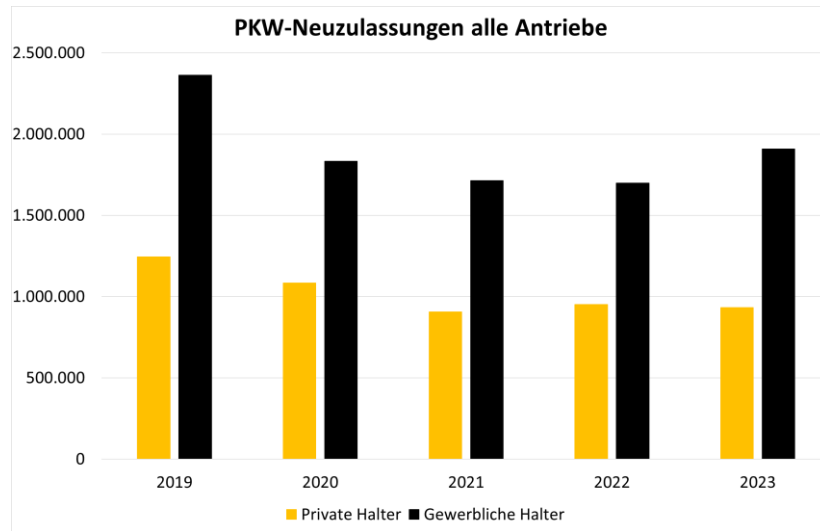
- **Novelle des KSG** umsetzen
- **Bezahlbarkeit** von Mobilität und **Teilhabe** für alle zu gewährleisten
- Zusätzliche Impulse aus Politik und Wirtschaft bei **Antriebs- und Energiewende** erforderlich

UBA-Projektion zur Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aller Sektoren



Quelle: UBA auf Basis historischer Daten UBA THG-Inventar; Projektionen: Öko-Institut, Fraunhofer-ISI, Thünen-Institut; Veröffentlicht am 15.03.2024

# Elektromobilität ist wesentlicher Treiber für Klimaschutz.



## Sachstand

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

## ADAC Position

- OEMs am Zug – Lücken im Produktportfolio schließen, vor allem **mehr preisgünstige Modelle**
- Bei **Ausbau Ladeinfrastruktur** nicht nachlassen
- **Planbarkeit** für Verbraucher und Industrie
- Überprüfung EU-Flottengrenzwerte steht 2026 planmäßig an

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

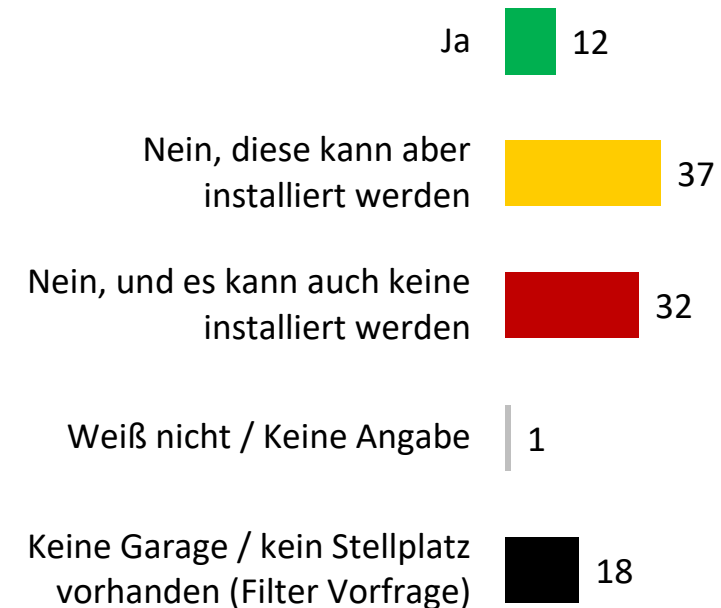
## Sachstand

- 8 von 10 ADAC-Mitgliedern verfügen über eine Garage oder einen Stellplatz
- 18 % haben dies nicht und weitere 32 % sehen keine Installationsmöglichkeit am Stellplatz
- Lücken im Netz der öffentl. Ladeinfrastruktur v. a. in urban eng verdichteten Räumen und auf dem Land

## ADAC Position

- Jeder muss 2030 in seinem Wohnumfeld **Zugang zu Ladeinfrastruktur** haben
- In Kommunen **Flächen** ausweisen und mehrere Wettbewerber zulassen
- **Wettbewerb um Ladepreise stärken** (flexible Stromtarife, bidirektionales Laden, ...)

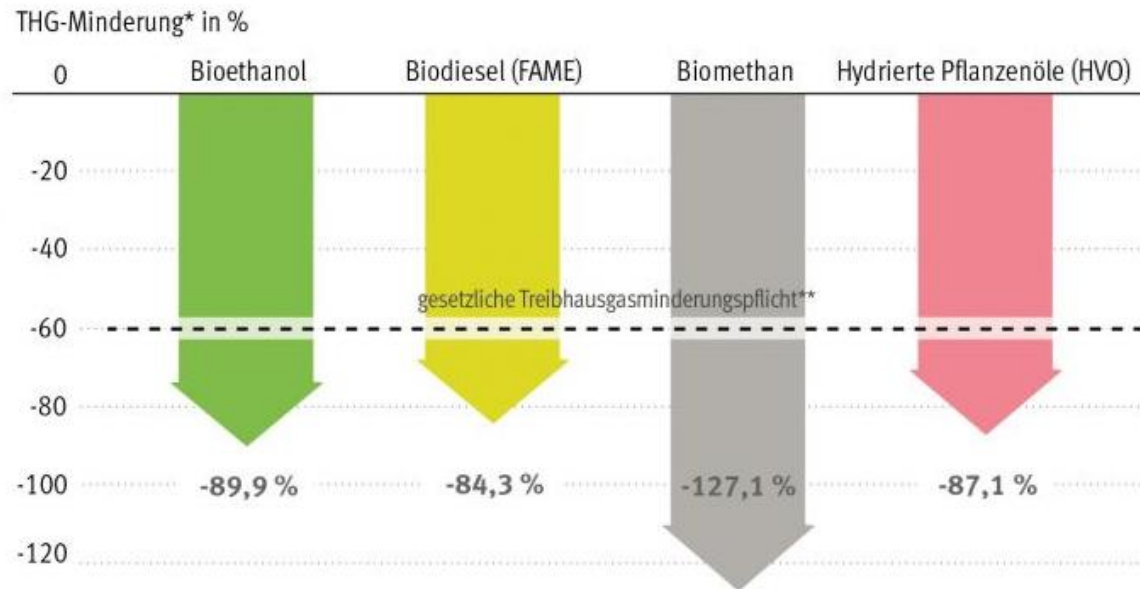
Hat Ihre Garage / Ihr Stellplatz eine Lademöglichkeit / Wallbox für Elektroautos / Plug-In Hybride?



Basis: ADAC Mitglieder 2024: n=1.029, Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen

# Nachhaltig hergestellte Bio-Kraftstoffe nutzen.

## Treibhausgas-Einsparung von Biokraftstoffen 2022



\* Mittlere Treibhausgasreduzierung gegenüber dem Vergleichswert fossiler Kraftstoffe (94,1 gCO<sub>2</sub>-Äq./MJ)  
\*\* Gilt für Biokraftstoffanlagen, die ab 2017 in Betrieb gegangen sind (50 % für vorher in Betrieb genommene Anlagen)

Quelle: BLE (2023)  
© FNR 2024



## Sachstand

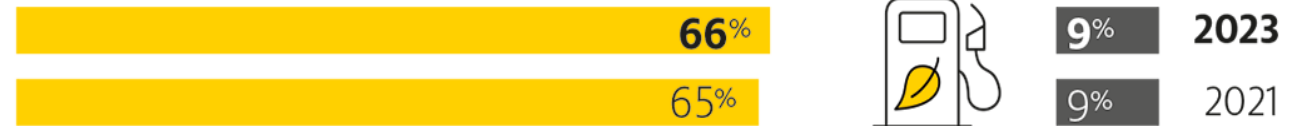
- Nutzung v.a. durch Beimischung (Super E10, Diesel B7)
- Freigabe von paraffinischen Dieseln als Reinkraftstoff sowie Diesel B10 (vorbehaltlich Zustimmung BReg am 10.4.) erfolgt (weitere Potenziale vorhanden)
- z. T. fragwürdige Importe von Biodiesel

## ADAC Position

- **Super E10+ stärken**, konventionelle Biokraftstoffe (ohne Palmöl; = 1. Generation) weiter nutzen
- **Fortschrittliche Biokraftstoffe** (= 2. Generation) weiter fördern und ausbauen - als Beimischung und Reinkraftstoff
- **Zertifizierungssysteme** gegen Betrug resistent machen, Belastbarkeit des Nachhaltigkeitsnachweises stärken

# Strombasierte Kraftstoffe – wo bleibt der Produktionshochlauf?

Einführung neuartiger, klimaneutraler Kraftstoffe zur Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes



■ Ich befürworte (voll und ganz) ■ Ich befürworte (überhaupt) nicht

(ADAC Umfrage zur künftigen Mobilität 2023)

## Sachstand

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

## ADAC Position

- Bekenntnis zur Verwendung von strombasierten Kraftstoffen **auch für Pkw** (Beimischung)
- Technologieneutrales **level playing field** bei relevanten EU-Regulierungen
- **Energiesteuer**: CO<sub>2</sub>-Komponente stärken/ermäßigter Satz bzw. Freistellung

# Emissionshandel mit Entlastungen verknüpfen.

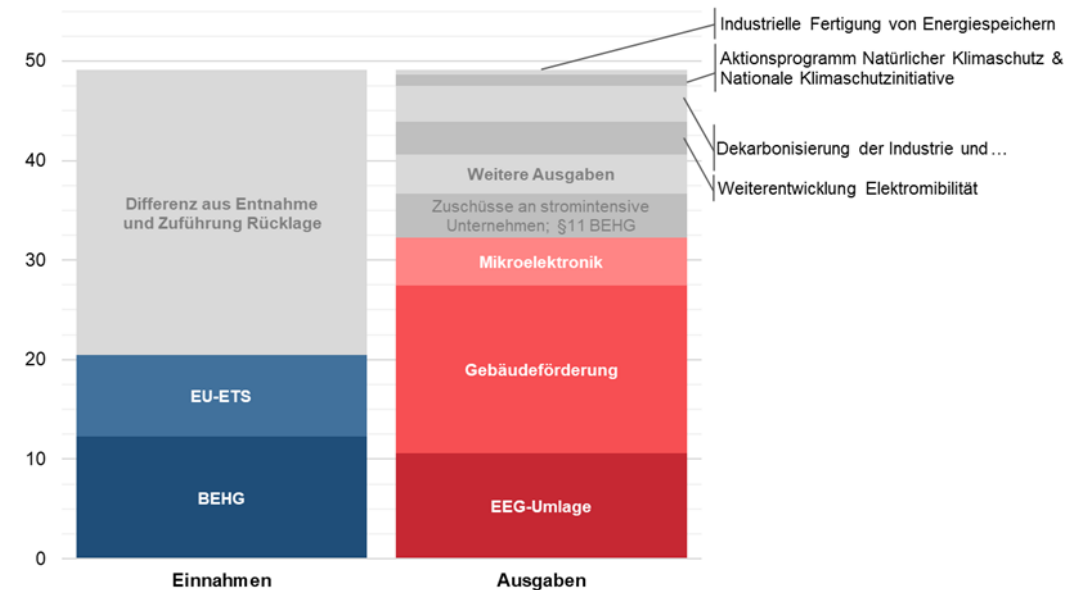
## Sachstand

- Nationaler CO2-Preis (BEHG) seit 2023, EU-ETS II ab 2027
- Freier Emissionshandel zur Emissionsreduktion effizient, aber Preisanstieg/ Belastung für Verbraucher schwer kalkulierbar
- Im KTF (nach Umweltbonus) vor allem Industrie- und Wärmeförderung (Verbraucher im Verkehr?)
- Klimageld bislang vertagt (ETS II + KSF setzen enge Grenzen)
- Nationale ETS II-Umsetzung bis Ende Juni 2024 notwendig

## ADAC Position

- BEHG mit ETS II auslaufen lassen oder bis 2030 fortführen? Tendenz zu auslaufen; Einnahmen **rechtssicher** verwenden
- KTF-Mittelverwendung auf **Konformität** mit ETS-Vorgaben prüfen und im Sinne der Verbraucher (Verkehr) anpassen
- Mit wirksamer **Kompensation** bei Anstieg CO2-Preis Überlastung besonders Betroffener vermeiden (Klimageld oder anders)

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





## 2) Verkehrssicherheit

ADAC Verkehrssicherheitsarbeit, StVG/StVO, Cannabis, Fahrausbildung

# Der ADAC lebt Verkehrssicherheitsarbeit.

## Prävention durch Tests und Analysen

- ADAC Crash-Tests Pkw und Fahrräder (auch in internationaler Kooperation EuroNCap)
  - ADAC Tests von Kindersitzen, Fahrradhelmen, Fahrassistenzsystemen, Reifen, ...
    - ADAC Unfallforschung
      - Weiterentwicklung von Sicherheitstests

## Prävention durch Ausbildung

- Radfahrtrainings für Kinder (ca. 150.000 p.a.)
  - Fahrsicherheitstrainings Pkw, Kleintransporter, Motorrad (ca. 180.000 p.a.)
    - Weitere Zielgruppenprogramme Eltern, Vorschulkinder, Schüler, Jugendliche, Senioren (tw. ADAC Stiftung)
      - Nutzung von ADAC Verkehrsübungsplätzen durch Fahrschüler und Eltern (ca. 80.000 p.a.)

## Hilfe in Notlagen

- ADAC Luftrettung (ADAC Stiftung)
  - ADAC Pannenhilfe
    - Einzelfallhilfe (ADAC Stiftung)
      - Weiterentwicklung des Rettungssystems (ADAC Stiftung (Notfallstützpunkte, Ersthelfernetzwerk))

## Kommunikation und Zusammenarbeit

- Präventionskommunikation über ADAC Motorwelt und andere ADAC Medien
  - Zusammenarbeit mit DVR, DVW, Verkehrsgerichtstag, FIA
    - Partner der Kampagne „Mehr Achtung“ von BMDV und DVR
      - ADAC Ärztekollegium

# Kompromiss zur Änderung StVG/StVO finden.

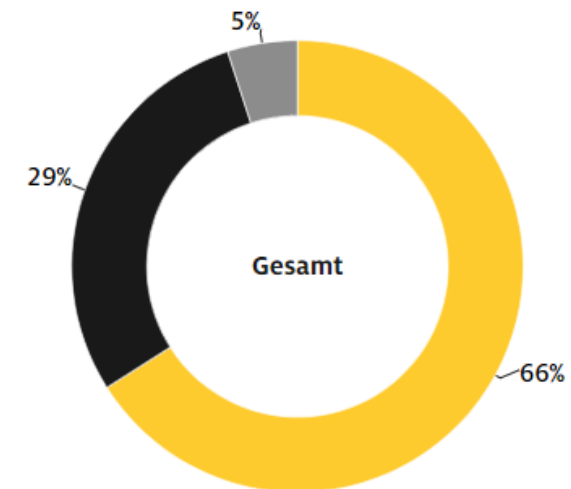
## Sachstand

- Anhörung StVG im Bundestag im Oktober 2023
- Änderung des StVG (und damit zusammenhängender Änderung der StVO) vom Bundesrat gestoppt.
- Derzeit offen, ob Vermittlungsausschuss angerufen wird

## ADAC Position

- **Verkehrssicherheit** und **Leichtigkeit des Verkehrs** vorrangige Ziele
- **Kein flächendeckendes Tempo 30** in Städten, aber leichtere Umsetzung vor Schulen und anderen öffentlichen Einrichtungen
- **Durchgängige Rad- und Fußwege** schaffen, mehr Fußgängerüberwege und Busspuren ermöglichen
- Infrastrukturplanung über **nachgeordnete Regelwerke** erleichtern
- Vom Bundestag beschlossener **StVG-Gesetzentwurf** vertretbar

Einstellung der Bevölkerung zu Tempo 50 innerorts



● Beibehaltung von 50 km/h mit lokal möglichem niedrigerem Tempolimit  
● Absenkung auf 30 km/h mit lokal möglichem höheren Tempolimit ● Weiß nicht/keine Angabe

Angaben in Prozent, rundungsbedingte Differenzen möglich; Basis: 2000 Personen ab 17 Jahren, davon 677 Pkw-, 505 Fahrrad- und 509 ÖPV-Nutzende; Online-Befragung im Oktober/November 2022

# Cannabis – wer kiff, fährt nicht!



## Sachstand

- Die Legalisierung von Cannabis-Konsum ist zum 1.4. erfolgt
- Die Dosis-Wirkungsbeziehung ist anders als bei Alkohol
- Die Arbeitsgruppe des BMDV empfiehlt einen Grenzwert von 3,5 Nanogramm THC/ml Blutserum
- ADAC Mitglieder schätzen die Gefahr von Cannabis im Straßenverkehr insg. höher als die Gefahr von Alkohol ein

## ADAC Position

- **Wer kiff, fährt nicht!**
- Der vorliegende **Grenzwertvorschlag** reizt im Sinne der Verkehrssicherheit den Rahmen des Vertretbaren aus
- Für **junge Fahrer** sollte es bei 1 Nanogramm bleiben
- Messverfahren für **Selbsttests** entwickeln
- **Informationskampagne** zwingend erforderlich

# Fahrausbildung weiterentwickeln, Kostenanstieg entgegenwirken.

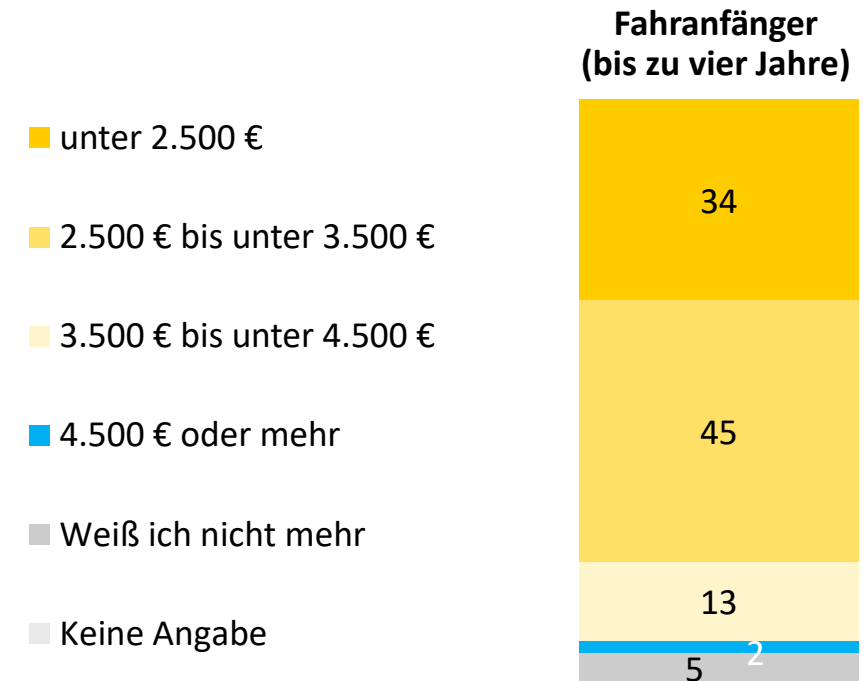
## Sachstand

- Die Kosten des Führerscheinerwerbs sind insbesondere im letzten Jahr gestiegen
- Zur Weiterentwicklung sind digitaler Theorieunterricht, der Einsatz von Fahrtrainern und edukative Maßnahmen im Gespräch
- Auf EU-Ebene wird die Novelle der Führerschein-RL beraten

## ADAC Position

- Synchroner digitaler Theorieunterricht sollte erleichtert werden
- Fahrtrainern können u.a. Nachweis von Fahren mit Schaltgetriebe oder die Schulung schwieriger Fahrsituationen abdecken
- Im EU-Recht sollten grenzüberschreitendes Begleitetes Fahren mit 17, das Fahren von Wohnmobilen 4,25 t mit Klasse C verankert werden, nicht aber verpflichtende Tests für Senioren

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



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



# ADAC Büro Berlin

