

### **zur nationalen Umsetzung der novellierten Fassung der RED II (Richtlinie (EU) 2023/2413 Des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Änderung der Richtlinie (EU) 2018/2001, der Verordnung (EU) 2018/1999 und der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2015/652 des Rates)**

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher 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 Beratungsleistung 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 kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Auch können Mitglieder wie Nicht-Mitglieder über den ADAC die THG-Quoten für ihre Elektrofahrzeuge einreichen und handeln. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

#### **Politischer Rahmen und Rolle des ADAC**

Die Umsetzung der novellierten Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (RED) findet im Umfeld der Gesetzgebung zur Änderung des Klimaschutzgesetzes statt. Diese Änderung sieht fortan die Betrachtung der Klimaschutzziele über alle Sektoren vor. Trotz der dann faktischen Auflösung der einzelnen Sektorziele im nationalen Recht bleiben auf europäischer Ebene über den ESR-Mechanismus weiterhin sektorale Minderungsziele bestehen und verlangen auch vom Verkehrssektor weitere und zügige Emissionsminderungen.

Zur Erreichung dieser Ziele sind somit nicht nur langfristig wirkende Maßnahmenpakete, sondern auch kurzfristig wirksame Einzelmaßnahmen nötig. Die nationale Umsetzung der novellierten RED ist ein wichtiger Baustein für die Erreichung der Emissionsminderungsziele im Verkehrssektor.

Der ADAC bekennt sich zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung und möchte deren Erreichen im Verkehrssektor durch seine Expertise in den Bereichen Verkehr und Technik unterstützen. Als anerkannte Verbraucherschutzorganisation mit einer starken Mitgliederbasis tritt der ADAC für eine Transformation ein, die auch die erforderliche Akzeptanz in der Bevölkerung erreicht. Hier kann der ADAC nicht nur Mitglieder und Verbraucher informieren, sondern er kann auch gesellschaftlich vermittelnd tätig sein. Gleichzeitig ist der ADAC in Bereichen, welche von der RED II-Novelle erfasst werden, selbst auch Marktakteur (bspw. THG-Quotenhandel). Dies stellt keinen Widerspruch dar, sondern befähigt den ADAC, auch im Bereich der Umsetzung politischer Maßnahmen eine marktrealistische Sichtweise zu vertreten.

## Grundanforderungen an die nationale Umsetzung der novellierten RED II

Die Dekarbonisierung des Verkehrs gelingt nur, wenn sowohl der Anteil der alternativen Antriebe bei Neufahrzeugen schnell steigt als auch der Anteil erneuerbarer Energien in Kraftstoffen für den Fahrzeugbestand deutlich zunimmt. Sämtliche Möglichkeiten, um Mobilität zu erhalten und zugleich zu dekarbonisieren, sind bestmöglich zu nutzen und nicht als konkurrierende, sondern als komplementäre Optionen zu sehen. Der Rechtsrahmen sollte wettbewerbsneutral zwischen den Technologien ausgestaltet sein, also Verbesserungen bei unterschiedlichen Lösungen anreizen.

Im Mittelpunkt muss die Emissionsminderung stehen. Daher sind alle nachhaltigen Emissionsreduktionstechnologien, die der Energiewirtschaft, Industrie und dem Verkehr zur Verfügung stehen, in der Umsetzung voranzutreiben.

## Fortschrittliche Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe stärken

Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren werden noch viele Jahre im Gesamtbestand verbleiben, sodass die Minderung der Treibhausgase bei der Nutzung dieses Teils der Fahrzeugflotte entscheidenden Anteil an Fortschritten beim Klimaschutz im Straßenverkehr haben muss. Die breitere Nutzung von fortschrittlichen Biokraftstoffen und RFNBOs („renewable liquid and gaseous fuels of non-biological origin“) bietet Lösungen, um diesen Bestand klimaverträglich zu betreiben.

### THG-Quoten ambitionierter erhöhen

Das in der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie vereinbarte Treibhausgasminderungsziel von 14,5 % im Verkehrssektor bis 2030 (Art. 25 Abs. 1) sollte konsequent weiterentwickelt und ambitionierter gefasst werden, um weitere Anreize zu setzen, vermehrt in nachhaltige erneuerbare Antriebe und Kraftstoffe zu investieren. Durch eine Einbeziehung von Luft- und Schiffsverkehr in die THG-Quote ist davon auszugehen, dass der Straßenverkehr überproportional zur Zielerfüllung beim Sektorziel Verkehr beitragen muss. Auch im Bewusstsein dieser Rahmenbedingungen spricht sich der ADAC für eine Erhöhung des nationalen Treibhausgasminderungsziels um einige Prozentpunkte über dem in der RED vorgesehenen Ambitionsniveau aus.

Dazu müsste je nach Ausgestaltung einer Mehrfachanrechnung auch das BImSchG § 37a (Pflichten für Inverkehrbringer von Kraftstoffen) aktualisiert und die dort festgehaltenen Minderungsquoten nach oben angepasst werden. Es gilt, sowohl den Spielraum der novellierten RED II bei der nationalen Umsetzung zu nutzen als auch in zukünftige Weiterentwicklungen der RED ambitionierte Ziele einzubringen, um bestehende Klimaschutzziele erfüllen zu können.

Kurzfristig bieten fortschrittliche Biokraftstoffe Möglichkeiten, den Anteil erneuerbarer Energien im Straßenverkehr zu steigern. Seitens der Biokraftstoffbranche wurde signalisiert, dass diesbezüglich weitere Mengenpotenziale bestehen. Der Hochlauf strombasierter Kraftstoffe muss diese Entwicklung mittelfristig ergänzen. Die bereits bestehende Anteilsbegrenzung für konventionelle Biokraftstoffe und den Ausschluss der Verwendung von Palmöl zur Herstellung von Biokraftstoffen für den deutschen Markt unterstützt der ADAC. Zugleich sollten ambitionierte Unterquoten für fortschrittliche Biokraftstoffe und insbesondere für strombasierte Kraftstoffe (RFNBOs) national verbindlich festgesetzt werden. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung für deren Markthochlauf, da anderenfalls unter Umständen gerade in dieser entscheidenden Phase der Entwicklung die Abnehmer für potenzielle Produzenten fehlen. Eine für beide Produkte getrennte Quote hilft, deren unterschiedliche Reifegrade der Produktionskapazitäten besser gerecht zu werden. Eine Quote in Höhe von 5 % RFNBO (über alle Verkehrsträger) erscheint realistisch. Ein Zwischenziel dieser Unterquote für das Jahr 2028 von einem Prozent (1%) gibt den oben beschriebenen notwendigen Marktimpuls in der Initialphase. Die Mindestquote der RED für fortschrittliche Biokraftstoffe sollte national ehrgeiziger ausgestaltet werden. Im Übrigen setzt eine insgesamt ambitionierte THG-Quotenweiterentwicklung für den Verkehrssektor auch auf einen relevanten Beitrag der Quotenerfüllung durch Strom.

## **Potenziale konventioneller und fortschrittlicher Biokraftstoffe nutzen**

Es ist dringend notwendig, alle bestehenden Potenziale zu nutzen. Aus Sicht des ADAC bedeutet dies zum gegenwärtigen Zeitpunkt, konventionelle Biokraftstoffe vorerst weiterhin zu nutzen. Das Ambitionsniveau der Klimaziele im Verkehr macht dies erforderlich. Konventionelle Biokraftstoffe sind eine zentrale Lösungsoption zur Emissionsminderung, etwa durch höhere Beimischungsquoten bei Benzin/Bioethanol. Wichtig ist dabei, Kraftstoffnormen (etwa für Super E20-Benzin) schnellstmöglich festzulegen, eine Markteinführung mit Marktakteuren abzustimmen, vor allem mit Blick auf die Tankfreigaben für diese neuen Kraftstoffe, sowie eine verlässliche und nachvollziehbare Zertifizierung zu gewährleisten. So können Klimavorteile genutzt und Missbrauch ausgeschlossen werden.

## **Strombasierte Kraftstoffe für den Pkw-Verkehr nutzbar machen**

Strombasierte Kraftstoffe (RFNBOs) bieten als vollsynthetische Fossilkompensate eine weitere gute Möglichkeit, den Fahrzeugbestand in die Klimaschutzbemühungen wirksam einzubeziehen. Dazu müssen sie vergleichbaren Nachhaltigkeitskriterien genügen, denen andere Energiearten unterworfen sind. Die aktuelle Quotenausgestaltung muss aus Sicht des ADAC jedoch ambitionierter sein, um einen ausreichenden Marktimpuls auszulösen. Hier kann und muss die Politik vorangehen und die Rahmenbedingungen dem Markt vorgeben. Eine Quote in Höhe von 5 % RFNBO (über alle Verkehrsträger) erscheint realistisch. Ein Zwischenziel dieser Unterquote für das Jahr 2028 von einem Prozent (1%) gibt einen notwendigen Markimpuls in der Initialphase. Im Sinne einer strategischen Ausrichtung der Politik wäre es verlorene Zeit, erst die Industrie eine Mengenverfügbarkeit vor Anhebung der Quotenentwicklung nachweisen zu lassen. Für mehr Investitions- und Planungssicherheit in der Industrie wäre aus Sicht des ADAC daher die vorgeschlagene Kombination aus kurzfristigen Zielvorgaben (Zwischenziel 1% 2028) mit entsprechenden Langfristzielen (5% bis 2030) und gut berechenbaren Rahmenbedingungen hilfreich. So wird verhindert, dass Entscheidungen über den Aufbau von Produktionskapazitäten zu lange hinausgezögert werden, um dann („kurz vor Schluss“) unerreichbar zu wirken. Der Markt braucht durch Zielvorgaben einen Anreiz, zusätzliche Potenziale zu erschließen und Wettbewerb zu stärken. Darüber hinaus sollten bereits über 2030 hinausreichende Ziele festgeschrieben werden, denn auch das schafft die notwendigen Investitions- bzw. Planungssicherheiten.

## **Marktfördernde Verwendung von Pönalen bzw. Abgaben**

Eine Möglichkeit, für den Hochlauf im Bereich der nachhaltigen Kraftstoffe zusätzliche Finanzmittel bereitzustellen, wäre eine Verwendung der für Inverkehrbringer bei Nichteinhaltung ihrer THG-Minderungsquote fälligen Pönalen für den Aufbau zusätzlicher Produktionskapazitäten bzw. Mengenausgleichungen. Wenn zusätzlich die Pönale mit den Jahren in ihrer Höhe ansteigt, erhöht sich zugleich auch der Anreiz unter den Inverkehrbringern, Anlagen aufzubauen bzw. langfristige Lieferverträge einzugehen, statt sich mittels niedriger Pönale „freizukaufen“.

## **Verlässlichkeit der Zertifizierung stärken**

Gerade dieser Punkt ist von besonderer Bedeutung, nicht zuletzt aufgrund des weiter steigenden Bedarfs an erneuerbaren Kraftstoffen und deren Beimischung zu fossilen Kraftstoffen. Eine verlässliche Zertifizierung ist die Grundlage der Akzeptanz auch für die gesamte Wasserstoffwirtschaft. In der Praxis zeigen sich schon heute Probleme bei der Zertifizierung sowie Lücken bei der Überwachung im Zusammenhang mit der 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 müssen geschlossen werden. Dies schließt auch eine mögliche nachträgliche Löschung von Zertifikaten als Korrekturmaßnahme ein, um dem Thema insgesamt eine höhere Bedeutung und Sorgfalt einzuräumen.

Einschlägig hierfür ist Art. 30 Abs. 10 der RED. Dieser sieht die Prüfung der 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 (beispielsweise mit Hilfe von unabhängigen Vorort-Audits) nicht ins Leere laufen. Deren Durchsetzung muss gesichert sein und eine Anerkennung bei der THG-Quote darf auch nur erfolgen, wo Vor-Ort-Kontrollen gewährleistet sind. Nur durch eine zuverlässige und lückenlose Zertifizierung können Biokraftstoffe auch wirklich Umweltvorteile generieren und Vertrauen der Verbraucher gewinnen.

### **Steuerliche Anreize für fortschrittliche Biokraftstoffe und RFNBOs setzen**

Nicht zuletzt sollten die Rahmenbedingungen so gesetzt werden, dass neue Kraftstoffe – gleich ob fortschrittliche Biokraftstoffe oder RFNBOs – preislich wettbewerbsfähig werden können. Nur auf diese Weise werden sie auch von den Verbrauchern nachgefragt. Im Verkehr verwendete Kraftstoffe müssen nach ihrer tatsächlichen Klimawirkung und somit stärker nach ihrem CO<sub>2</sub>-Gehalt besteuert werden, d.h. CO<sub>2</sub>-seitig vorteilhafte Kraftstoffe genießen steuerliche Vorteile und damit letztlich für den Verbraucher im Idealfall auch preisliche Vorteile. Treibhausgasneutral erzeugte Kraftstoffe sollten dementsprechend von der Energiesteuer und der CO<sub>2</sub>-Bepreisung grundsätzlich freigestellt werden oder zumindest obligatorisch von Steuerbefreiungen und -senkungen profitieren. Das könnte deren Markthochlauf und breite Akzeptanz wirksam unterstützen.

### **Die Nutzung von nachhaltigen Kraftstoffen bei anderen Verkehrsträgern**

Entsprechend der ReFuelEU Aviation muss ab 2025 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 % synthetischer Kraftstoffe (E-Fuels) erfüllt werden. Die Quoten steigern sich bis 2050 auf 75 % SAF und 35 % E-Fuels. Beide Sektoren leisten damit einen Beitrag zur Erfüllung der novellierten RED II, wobei aber zur Quoten-Erfüllung der Verkehrsziele in der RED (RFNBOs) noch eine Lücke zu schließen ist.

Neben alternativen Kraftstoffen sind auch alternative Antriebe Teil der Lösung auf dem Weg zur Dekarbonisierung des Luftverkehrs: Vor allem auf der Mittel- oder Langstrecke wird erwartet, dass Wasserstoff einen entscheidenden Beitrag zur Dekarbonisierung 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 dem Sachstand postuliert werden.

Um das Sektorziel an THG-Minderung gemäß RED bzw. ein ambitionierteres nationales Niveau zu erfüllen, wird es erforderlich sein, dass der Straßenverkehr auf absehbare Zeit ein höheres Maß an Quotenerfüllung leistet, um die Untererfüllung beim Luft- und Seeverkehr auszugleichen.

### **Elektromobilität & Stromversorgung aus Erneuerbaren Energien vernetzen**

Der ADAC unterstützt den Hochlauf der Elektromobilität und sieht hierin eine zentrale Säule für klimaneutrale Mobilität der Zukunft. Wesentlich für die Umweltvorteile der E-Mobilität ist ein rasches Vorschreiten der Energiewende, also die höhere Verfügbarkeit von grünem Strom, um den Verkehr der Zukunft nicht nur zu elektrifizieren (was durch die höhere Antriebseffizienz schon Emissionen im Verkehr einspart), sondern vor allem klimaneutral zu elektrifizieren.

Zur Sicherstellung eines klimaneutralen und verlässlichen Strommarkts in der EU muss der weitere Ausbau der Erneuerbaren mit dem Aufbau von Kapazitätsmärkten und der Schaffung von Flexibilitäten einhergehen. Die Elektromobilität wird dabei zwei wichtige Rollen annehmen: als Stromabnehmer, wie auch Flexibilitätsanbieter.

Bidirektionales Laden wird in Zukunft aufgrund der steigenden Anzahl von Elektroautos im europäischen Bestand eine zunehmende Rolle als mobiler Energiespeicher einnehmen. Der in Deutschland schleppe Netzausbau kann hiervon profitieren. Zu einem späteren Zeitpunkt bei gut ausgebauten Netzen können die Vielzahl rollender Energiespeicher einen substanziellen Teil der europäischen Stromspeicherkapazitäten darstellen. Es muss daher auf europäischer Ebene sichergestellt werden, dass dieses Potenzial gehoben werden kann und nicht aufgrund von Markthemmnissen im Bereich von bspw. Fahrzeugdaten oder Energienetzstandards ungenutzt bleibt. Artikel 20a der novellierten RED II bietet hierfür

einen wichtigen Ansatz und sollte im Sinne eines zügigen und einer innovationsfreundlichen technischen Umsetzung entsprechend diskriminierungsfrei in nationales Recht überführt werden. Vorbehalte einzelner Marktteilnehmer hinsichtlich der Zugänge zu Daten in Fahrzeugen sollten gegenüber ihrem Gesamtnutzen für die Gemeinschaft und der Zielsetzung der novellierten RED II, nämlich der Unterstützung der Systemintegration von Elektrizität aus erneuerbaren Quellen, abgewogen werden.

Die Vorschläge der novellierten RED II für den schnelleren Ausbau der erneuerbaren Energien sieht im Bereich der Energieraumplanung Maßnahmen vor, wie beispielsweise Gebiete einer beschleunigten Bauplanung. Das gleiche gilt für Gebiete für Netz- und Speicherinfrastruktur. Diese Maßnahmen sind zu begrüßen, ebenso wie die vorgeschlagenen Beschleunigungsmaßnahmen bei Planungsprozessen. Die Beschleunigung und Ausweisung von Gebieten dürfen aber nicht zu Lasten von Rechtssicherheit der Bürger und Belangen des Naturschutzes gehen. Eine Lösung könnte sein, identifizierte Entwicklungsgebiete (sog. „go-to areas“) zwar mit der gleichen Tiefe und allen damit verbundenen demokratieprozessualen Verfahrensmöglichkeiten auf Umweltverträglichkeit zu prüfen, dies jedoch konzertiert für alle Bebauungsarten und einmalig durchzuführen, so dass alle anschließenden Planungsprojekte von einer beschleunigten, verschlankten Umsetzung profitieren.

Der Ausbau der Erneuerbaren Energien hilft überdies, die Strompreise zu stabilisieren. Um die Energiepreise für alle Bürger planbar und niedrig zu halten und den EE-Ausbau zu beschleunigen, schlägt die novellierte RED II Instrumente wie direkte und langfristige Strombezugsverträge vor (PPA). Grünstromverträge dieser Art (Artikel 22a) können helfen, gesetzliche Energieverbrauchsvorgaben zu erfüllen. Nach Artikel 15 besteht nunmehr eine Verpflichtung der Mitgliedstaaten, die rechtlichen administrativen Hürden für solche Strombezugsverträge zu identifizieren und Hindernisse abzubauen. PPA decken jedoch nur einen Teil der gehandelten Strommenge ab. Zur Stabilisierung der Strompreise ist auch weiterhin der restliche Strommarkt im Auge zu behalten (CfD, CO<sub>2</sub>-Bepreisung etc.).

### **Der ADAC empfiehlt bezüglich der novellierten REDII und der Klimaziele ...**

- im Verkehrsbereich die Umsetzung der Emissionseinsparung bis 2030 noch ambitionierter voranzutreiben und das nationale Treibhausgasminderungsziel, um einige Prozentpunkte über das in der RED vorgesehene Ambitionsniveau zu erhöhen.
- über 2030 hinausreichende Ziele festzuschreiben, um die notwendigen Investitions- bzw. Planungssicherheiten zu schaffen.
- konventionelle Biokraftstoffe unter Ausschluss der Verwendung von Palmöl auf bisherigem Niveau weiterhin im Straßenverkehr zu nutzen.
- eine Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe oberhalb des in der RED vorgesehenen Wertes von 2,6 % im Jahr 2030 im nationalen Recht festzulegen und eine weitere für RFNBOs mit 5 % bis 2030 über alle Verkehrsträger mit Zwischenziel von 1 % bis 2028.
- für den Luftverkehr die Vorgaben der EU-Verordnung ReFuelEU Aviation als gesetzten rechtlichen Rahmen anzusehen.
- den Rechtsrahmen wettbewerbsneutral zwischen Technologien und Sektoren auszugestalten, um Anreize für den Hochlauf nachhaltiger erneuerbarer Antriebe und Kraftstoffe und entsprechender Investitionen zu setzen.
- im Verkehr verwendete Kraftstoffe nach ihrer tatsächlichen Klimawirkung und somit stärker nach ihrem CO<sub>2</sub>-Gehalt zu besteuern (Energiesteuer und der CO<sub>2</sub>-Bepreisung), um den Markthochlauf wirksam zu unterstützen.
- Kraftstoffnormen mit angemessenem Vorlauf festzulegen.
- eine zuverlässige und lückenlose Zertifizierung von (fortschrittlichen) Biokraftstoffen, um den strengen Anforderungen an die Nachhaltigkeit der Kraftstoffe gerecht zu werden, tatsächliche Umweltvorteile zu generieren und Vertrauen bei Verbrauchern zu schaffen. Dies schließt auch

eine mögliche nachträgliche Löschung von fälschlicherweise anerkannten Zertifikaten als Korrekturmaßnahme ein.

- die Stärkung eines klimaneutralen wie auch verlässlichen Strommarkts in der EU und entsprechende nationale Umsetzung durch Maßnahmen für bezahlbaren Strom, Steigerung des Anteils an EE, Stärkung und Flexibilisierung des Netzes und Laststeuerung, Optimierung der LIS, Aufbau von Speicheranlagen, Rechtsrahmen für bidirektionales Laden etc.

ADAC e.V.  
Ressort Verkehr  
Hansastraße 19  
80686 München