



# Referentenentwurf zum Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes

## Stellungnahme des ADAC

Der ADAC unterstützt das Ziel der Dekarbonisierung des Verkehrs, die spätestens Mitte des Jahrhunderts erreicht werden muss. Dazu sind Maßnahmen erforderlich, die den angestrebten Mobilitätswandel für den Verbraucher verlässlich und bezahlbar gestalten. Schon das bisherige nationale Ziel zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung im Verkehrssektor bis 2030 um 40-42 Prozent ist ambitioniert. Aus dem Urteil des Bundesverfassungsgerichtes ergibt sich die Notwendigkeit, darüber hinaus zu gehen. Bei der Fortschreibung muss verstärkt darauf geachtet werden, so die Auffassung des ADAC, dass die Umsetzung sozialverträglich erfolgt und die Akzeptanz der Verbraucher für Klimaschutzmaßnahmen erhalten bleibt. Der politische Weg zu klimaneutraler Mobilität muss insbesondere für Haushalte mit niedrigem Einkommen sozial abgefedert werden.

Der angestrebte Wandel zu Mobilität mit viel geringeren Treibhausgasemissionen wird die Verbraucher, insbesondere die Autofahrer, viel abverlangen: Sie müssen sich auf neue Fahrzeuge, alternative Energien oder den Wechsel zu mehr öffentlichen Verkehr und zum Fahrrad einlassen und einlassen können. Wenn Verbraucher keine attraktiven Wahlmöglichkeiten für Mobilität mit weniger CO<sub>2</sub> haben, werden die jährlich vorgesehenen Steigerungen des Ambitionsniveaus nicht erreichbar sein. Die vom Bund eingeleiteten Maßnahmen zur Antriebswende, dem Umbau der Energieversorgung des Verkehrs und der Angebotsverbesserung im öffentlichen Verkehr benötigen Zeit, um Wirkungen zu entfalten. Diese Anlaufzeit ist bei der Festlegung des Minderungspfades auf dem Weg zum Ziel 2030 zu berücksichtigen.

Mit der Transformation zu einer treibhausgasneutralen Mobilität sind teilweise erhebliche Kostenbelastungen für Verbraucher verbunden. Es ist auf ein ausgewogenes Verhältnis von Nutzen und Kosten bei den Maßnahmen zu achten. Der ADAC setzt sich für einen technologieoffenen Ansatz bei Antrieben und Antriebsenergien unter Einschluss des Verbrennungsmotors ein.

Schon das bestehende Klimaschutzgesetz stellt an den Verkehrsbereich große Herausforderungen, die durch die Fortschreibung, wie sie im Referentenentwurf dargestellt ist, noch verstärkt werden. Aus Sicht des ADAC sind dabei zwei Punkte besonders kritisch:

### **Anpassungsbedarf beim Einstieg in den Minderungspfad:**

2019 und schon einige Jahre davor lagen die Treibhausgasemissionen des Verkehrs über 160 Mio. t Kohlendioxidäquivalent. Das Jahr 2020 stellt aufgrund der Covid-19-Pandemie einen Sonderfall dar, der nicht repräsentativ für die Emissionsentwicklung im Straßen- und Luftverkehr sein kann. Der Einstieg in den vom Klimaschutzgesetz beschriebenen Minderungspfad sieht ausgehend von den realen Emissionen 2019 mit 164 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquiv. bis zur Minderungsvorgabe 2022 von 139 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquiv. eine durchschnittliche Minderung von mehr als 8 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquiv. pro Jahr vor. Das ist deutlich ambitionierter als in den Jahren danach und eine Veränderung, die bei einer normalisierten Verkehrsnachfrage nach der Pandemie voraussichtlich nicht zu erreichen sein wird. Denn die durch das Klimaschutzpro-

gramm eingeleiteten Maßnahmen, die wir begrüßen, können bisher nur teilweise ihre Wirkung entfalten. Dies gilt beispielsweise für die Förderung alternativer Antriebe und der Ladeinfrastruktur, aber ebenso für den Ausbau des Angebots im öffentlichen Verkehr und der Radinfrastruktur. Verbrauchern stehen somit kurzfristig nur teilweise Möglichkeiten zur Verfügung, mit weniger CO<sub>2</sub> unterwegs zu sein. Diesem Umstand trägt der Minderungspfad im bisherigen Klimaschutzgesetz wie auch im Entwurf zu dessen Änderung in den ersten Jahren nicht hinreichend Rechnung.

### **Deutliche Emissionsminderung im Bestand nötig**

Nicht nur die Ziele, sondern vor allem auch der ambitionierte Pfad bis zur Zielerreichung können nur erfüllt werden, wenn auch der Fahrzeugbestand von vielen Millionen Pkw und Nutzfahrzeugen mit Benzin- und Dieselmotor zur Emissionsminderung beitragen. Damit sie dies können, ist ein rascher Einstieg und sukzessiver Einsatz treibhausgasarmer Kraftstoffe notwendig. Um dies möglich zu machen, muss der rechtliche Rahmen neben dem Klimaschutzgesetz, insbesondere die nationale Umsetzung der RED-II-Richtlinie, entsprechend angepasst werden. Ebenso sollte sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene dafür einsetzen, dass die notwendigen Voraussetzungen für wirksamen Klimaschutz im Straßenverkehr bei der Fortschreibung der EU-Vorgaben berücksichtigt werden.

Kontakt:

ADAC e.V.  
Büro Berlin  
Unter den Linden 38  
10117 Berlin  
E-Mail: [buero-berlin@adac.de](mailto:buero-berlin@adac.de)