

## Verbrauch senken, gerecht entlasten und Abhängigkeiten beenden

Angesichts des Iran-Konflikts sind die Spritpreise in den vergangenen Wochen deutlich angestiegen. Im Zuge dessen ist der Ruf nach Entlastungen für Autofahrende laut. Die unmittelbare Verteuerung an der Zapfsäule ist ein weiterer Beleg für unsere starke Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen. Gerade geopolitische Krisen zeigen, wie riskant diese Abhängigkeit ist.

In einem ersten Schritt hat die Bundesregierung mit dem **Kraftstoffpreisanpassungsgesetz** auf die Entwicklung reagiert. Nach der neuen Regelung dürfen Kraftstoffpreise nur einmal täglich um 12 Uhr angehoben werden. Zum 1. Mai hat die Koalition in einem nächsten Schritt eine befristete Senkung der Energiesteuer auf Benzin und Diesel beschlossen. Das Gesetz sieht eine **Senkung der Energiesteuer** auf Sprit und Diesel um 14,04 Cent in der Zeit vom 1. Mai bis 31. Juni 2026 vor. Samt Mehrwertsteuer ergibt sich eine Senkung um 16,7 Cent pro Liter.

Laut einer Studie der RWTH Aachen sorgt der von der Bundesregierung eingeführte Tankrabatt zwar für eine Entlastung von Haushalten, im Schnitt etwa 10,70 Euro pro Monat. Allerdings profitieren vor allem einkommensstärkere Haushalte, da sie im Durchschnitt mehr Kraftstoff verbrauchen. Die Entlastung richtet sich somit eher nach dem Verbrauch als nach der tatsächlichen finanziellen Bedürftigkeit. Deshalb bewerten die Autoren der Studie die Maßnahme als wenig zielgenau, insbesondere für Haushalte mit geringem Einkommen. Zudem führt der niedrigere Preis zu einer leicht steigenden Nachfrage nach Kraftstoff, was mögliche Versorgungsprobleme verschärfen kann.

Angesichts des anhaltenden Iran-Konfliktes drohen weitere Preissteigerungen an den Tankstellen, Öl-Knappheit und insgesamt höhere Lebenshaltungskosten.

Aus Sicht des ACE gilt es jetzt, drei Handlungsfelder in den Blick zunehmen:

1. Verbrauch senken!
2. Sozial gerecht entlasten!
3. Unabhängigkeit und Resilienz stärken!

## 1. VERBRAUCH SENKEN!

Die Internationale Energieagentur (IEA) fordert angesichts der Ölkrise vor allem **schnelle Verhaltensänderungen**, um den Verbrauch zu senken – insbesondere im Verkehrsbereich, der rund 45 % des Ölverbrauchs ausmacht. Konkret empfiehlt sie Maßnahmen wie mehr **Homeoffice**, ein (niedrigeres) **Tempolimit**, **weniger Autofahrten** und einen stärkeren **Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel**. Auch Fahrgemeinschaften, effizienteres Fahren („Eco-Driving“) sowie Einschränkungen im Stadtverkehr (z. B. wechselnde Zufahrtsregeln) sollen helfen, kurzfristig Treibstoff zu sparen. Zusätzlich rät die IEA dazu, **Flugreisen zu reduzieren** und generell Mobilität ressourceneffizienter zu gestalten. Grundidee dahinter ist, dass nicht nur mehr Angebot (z. B. Ölreserven), **sondern vor allem weniger Nachfrage** die Krise abmildern kann.

Aus Sicht des ACE könnten schon einfache Verhaltensänderungen den Spritverbrauch senken, etwa durch Homeoffice oder langsames Fahren. Solche Maßnahmen sind schnell umsetzbar und wirken sofort. Insgesamt ist ein **individuelles und gesellschaftliches Umdenken im Alltag gefordert**, um Energie zu sparen, Preise zu dämpfen und die Versorgung zu stabilisieren.

Das vom ACE aus Verkehrssicherheitsgründen geforderte **Tempolimit auf Autobahnen** von 130 km/h würde laut Berechnungen des Umweltbundesamtes rund 600 Millionen Liter Kraftstoff pro Jahr einsparen. Nur auf Freiwilligkeit zu setzen und ohne klare Vorgabe bleibt das Einsparpotenzial ungenutzt oder stark begrenzt. Ein Tempolimit würde hingegen **flächendeckend wirken** und sicherstellen, dass besonders spritintensive Fahrten mit sehr hohen Geschwindigkeiten reduziert werden. Dadurch ließe sich der Kraftstoffverbrauch insgesamt messbar senken. Niedrigere Differenzgeschwindigkeiten sorgen darüber hinaus für einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss, was wiederum zu weniger Beschleunigungen und Bremsmanövern und dadurch zu niedrigeren Verbräuchen führt.

Wer darüber hinaus seine Geschwindigkeit auf der Autobahn freiwillig weiter reduziert – also deutlich unter 130 km/h fährt – kann zusätzlich Kraftstoff sparen. Der Grund liegt im stark steigenden Luftwiderstand bei höheren Geschwindigkeiten: Schon kleine Reduktionen senken den Verbrauch überproportional. Dadurch lassen sich nicht nur Kosten verringern, sondern auch CO<sub>2</sub>-Emissionen weiter reduzieren. Besonders bei längeren Fahrten macht sich ein gleichmäßiger, moderater Fahrstil deutlich bemerkbar.

## 2. SOZIALGERECHT ENTLASTEN!

- Der eingeführte Tankrabatt ist wenig zielgenau, insbesondere für Haushalte mit geringem Einkommen. Auch eine diskutierte weitere Erhöhung der Pendlerpauschale hilft zwar vielen Pendlerinnen und Pendlern, erreicht aber nicht gezielt Menschen mit geringem Einkommen, welche die aktuelle Preisentwicklung besonders stark trifft. Aufgrund ihres höheren Grenzsteuersatzes profitieren Besserverdienende relativ gesehen stärker von der Pendlerpauschale. Stattdessen schlägt der ACE die Einführung eines unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel gezahlten **Mobilitätsgeldes** vor. Statt einer steuerlichen Entlastung wäre eine direkte Auszahlung pro Kilometer sinnvoll. Damit würden im Vergleich zur Pendlerpauschale untere Einkommensklassen stärker entlastet.
- Der ACE fordert zudem im System des Deutschlandtickets übertragbare Familientickets und ein **bundesweites ÖPNV-Sozialticket** für Menschen mit geringem Einkommen. Die Einführung eines dauerhaften Sozialtarifs beim Deutschlandticket wäre für Menschen mit geringem Einkommen eine deutliche Entlastung. Die Ersparnis bei einem D-Sozialticket von beispielhaften 29 Euro läge so im Schnitt bei 34 Euro monatlich. Außerdem hat es positive Lenkungseffekte hin zu einer vermehrten Nutzung des ÖPNV.
- Die Wiedereinführung der **E-Auto-Förderung** ist zwar ein wichtiger Schritt, allerdings ist eine sozial gerechtere Ausgestaltung der Förderung notwendig. Der ACE kritisiert insbesondere, dass mit der hohen Preisobergrenze auch teure Fahrzeuge gefördert werden. Stattdessen sollten gezielt **bezahlbare Modelle (z. B. unter 35.000 €)** sowie insbesondere auch **gebrauchte E-Autos** einbezogen werden, um mehr Menschen den Zugang zu ermöglichen. Gleichzeitig schlägt der ACE vor, die Förderung von Plug-in-Hybriden zu streichen. Studien zeigen, dass sie weit mehr Emissionen verursachen als angegeben und der versteckte Kraftstoffverbrauch Fahrerinnen und Fahrer mehrere Hundert

Euro pro Jahr kosten kann. Eine wirksame Förderung sollte sich daher konsequent auf **emissionsfreie Fahrzeuge konzentrieren**, um den Umstieg weg von fossilen Kraftstoffen zu beschleunigen und die Klimaziele im Verkehrssektor effektiver zu erreichen.

- Der ACE unterstützt Forderungen nach einer **Stromsteuersenkung** für alle. Sie würde unmittelbar wirken und zugleich den Umstieg auf Elektroautos vergünstigen. Die Senkung der Stromsteuer auf das europarechtlich zulässige Mindestmaß für alle Endverbraucherinnen und -verbraucher, wie es im Koalitionsvertrag zwischen Union und SPD vereinbart worden ist, wäre eine einfache Möglichkeit zur allgemeinen Entlastung bei den Strompreisen. Zugleich könnte damit die Nachfrage nach fossilen Kraftstoffen sinken und sich der Preisdruck reduzieren. Die Stromsteuer beträgt derzeit für Privatverbraucherinnen und -verbraucher 2,05 Cent pro Kilowattstunde. Würde sie auf das europäische Mindestniveau von 0,05 Cent pro kWh gesenkt, ergäbe sich – inklusive Mehrwertsteuer – eine Entlastung von etwas über 2 Cent pro kWh. Gleichzeitig sollte die Bundesregierung prüfen, inwiefern Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung fossiler Kraftstoffe zugunsten der Elektromobilität genutzt werden können. Ein solcher Mechanismus könnte die Kosten für Ladestrom senken und den Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge beschleunigen.

### 3. UNABHÄNGIGKEIT UND RESILIENZ STÄRKEN!

Der aktuelle Iran-Krieg – wie zuvor der Angriffskrieg Russlands in der Ukraine – zeigt auf dramatische Weise auf, dass Deutschland und Europa ihre Abhängigkeiten von fossilen Brennstoffen und einzelnen Energieexportländern noch schneller reduzieren müssen. Dies hat nicht nur eine zentrale Bedeutung mit Blick auf den rasant fortschreitenden Klimawandel sondern stärkt auch aus sicherheitspolitischen Aspekten die Resilienz bei zukünftigen geopolitischen Krisen sowie die allgemeine Energieversorgungssicherheit.

**Erneuerbare Energien** müssen weiter konsequent ausgebaut werden. Maßnahmen zur **Elektrifizierung des Verkehrs** muss noch stärker vorangetrieben werden, genauso wie der massive **Ausbau des ÖPNV**. Mit Angebotsausbau und Modernisierung der Infrastruktur von Bus und Bahn wird es gelingen, mehr Menschen Alternativen zur individuellen Pkw-Fahrt zu bieten. Es bedarf größerer Ambitionen, als lediglich den Bestand des ÖPNV verbessern zu wollen. Auch ein deutlich stärkerer **Ausbau von P+R-Plätzen** ist erforderlich, um den Umstieg im Pendlerverkehr zwischen Land und Stadt zu ermöglichen und lange Pendlerstrecken mit dem Auto zu vermeiden.

Angesichts der Energiekrise gewinnt zudem der **Ausbau des Radverkehrs** noch mehr an Bedeutung, weil er eine kostengünstige und sofort verfügbare Alternative zum Auto darstellt. Um diese Wirkung zu entfalten, braucht es vor allem eine schnelle Verbesserung der Infrastruktur, auch durch kurzfristige Maßnahmen wie Pop-Up-Radwegen an Hauptverkehrsrouten. Sichere und durchgängige Radwege, bessere Verknüpfung mit dem öffentlichen Nahverkehr sowie ausreichend Abstellmöglichkeiten erhöhen die Attraktivität und bewegen mehr Menschen zum Umstieg, was ihre individuellen Mobilitätskosten senkt und gleichzeitig die Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen reduziert. Der Ausbau ist auch deshalb wichtig, weil er strukturell zur **Krisenresilienz des Verkehrssystems** beiträgt. Während steigende Spritpreise Autofahrende direkt belasten, bleibt Radverkehr weitgehend unabhängig von Energiepreisschwankungen. Gleichzeitig verursacht er kaum Emissionen und hilft somit, Klimaziele einzuhalten.