

Gemeinsam zur Mobilität von morgen

Impulse für 2025 – 2029



Impressum

Ansprechpartner:

ADAC Büro Berlin
Unter den Linden 38, 10117 Berlin
Email: buero-berlin@adac.de

Verfasser und Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
Hansastraße 19, 80686 München
Internet: www.adac.de/bundestagswahl



Agentur:

Köster Kommunikation

© 2025 ADAC e.V., München



Gemeinsam zur Mobilität von morgen



Deutschland und seine Bürgerinnen und Bürger stehen vor enormen Herausforderungen. In einem Umfeld gesamtwirtschaftlicher Unsicherheiten, hoher Energiepreise und insgesamt steigender Kosten für die Verbraucherinnen und Verbraucher ist die wachsende Verunsicherung der Bevölkerung heute mit Händen zu greifen. Sicherheit, Wohlstand, Lebensqualität, Mobilität – was in den vergangenen Jahrzehnten in unserem Land erreicht und aufgebaut wurde, gilt es, in eine stabile und nachhaltige Zukunft zu führen. Und den Menschen eine positive Perspektive aufzuzeigen.

Dabei steigt der Druck, Klimaneutralität zu erreichen. Im gemeinsamen Interesse heutiger und künftiger Generationen haben sich Deutschland und Europa ehrgeizige, rechtlich verbindliche Klimaschutzziele gegeben. Der ADAC bekennt sich zu diesen Zielen. Gleichzeitig wird immer deutlicher, dass deren Einhaltung nicht nur von jedem Einzelnen Veränderung erfordert, sondern einer gewaltigen gesamtgesellschaftlichen Anstrengung bedarf und erhebliche Investitionen in die Transformation nötig macht. Die kommende Bundesregierung ist nun gefordert, klimapolitisch Fortschritte zu erzielen, ohne dabei Wirtschaft und Verbraucherinnen und Verbraucher zu überlasten. Denn Klimaschutzpolitik kann nur erfolgreich sein, wenn sie von den Menschen mitgetragen wird.

Für den Verkehrsbereich hat die Akzeptanz der Menschen besonderes Gewicht, denn Mobilität berührt den Alltag nahezu aller Verbraucherinnen und Verbraucher. Verbote oder Einschränkungen der Mobilität werden von einer großen Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger abgelehnt und gefährden die Akzeptanz von Maßnahmen zum Schutz des Klimas.

Für den ADAC ist klar: Die über 22 Millionen Mitglieder des ADAC wollen und müssen auch in der Zukunft mobil bleiben. Nachhaltige Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für gesellschaftliche und soziale Teilhabe und muss allen Bürgerinnen und Bürgern in Deutschland zugänglich sein – unabhängig von Alter, Geschlecht, Mobilitätseinschränkungen, Ort und Einkommen. Deshalb fordert der ADAC von der Politik ein klares und positives Bekenntnis zur Mobilität, egal mit welchem Verkehrsmittel die Menschen unterwegs sind. Der ADAC ist davon überzeugt, dass die Wahlfreiheit für Verbraucherinnen und Verbraucher auch in der Mobilität gegeben sein muss: Die Menschen wollen selbst und bewusst entscheiden, wohin, wie häufig und in welcher Weise sie mobil sind. Wir stehen also vor der Aufgabe, eine zukunftsgerichtete Mobilität zu gestalten, die den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen gerecht wird und gleichzeitig die negativen Effekte des Verkehrs weiter reduziert.

Bei der Umsetzung fordert der ADAC einen realistischen Blick auf die Mobilität der Menschen: Maßnahmen und Ziele müssen sich an der alltäglichen Lebenswirklichkeit der Menschen orientieren. Die Politik muss anerkennen, dass das Auto für viele Menschen unverzichtbar bleibt. Deshalb liegt die Lösung nicht darin, die Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen. Vielmehr bedarf es eines Miteinanders von Auto, Rad, ÖPNV sowie Fußgängerinnen und Fußgängern. Nur so lassen sich die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer angemessen berücksichtigen und Kompromisse für nachhaltige Lösungen erreichen, die von allen Betroffenen akzeptiert werden können. Ziel muss ein effektives Miteinander der Verkehrsmittel sein, in dem jedes seine Stärke optimal ausspielen kann. Es geht darum, die Mobilität der Zukunft gemeinsam zu gestalten. Der 21. Deutsche Bundestag muss dafür die geeigneten Rahmenbedingungen setzen. Dafür will der ADAC mit diesen Impulsen Anregungen geben und Lösungswege aufzeigen.

Mit herzlichen Grüßen

Christian Reinicke
ADAC Präsident



Inhaltsverzeichnis

Mehr **Klimaschutz** im Straßenverkehr >> 4

Die Rahmenbedingungen für die Elektromobilität verbessern	4
Den Hochlauf alternativer Kraftstoffe auch für den Pkw-Verkehr vorantreiben	6
Europäischen Regulierungsrahmen weiterentwickeln	7
Energiebesteuerung zügig reformieren	7

Bezahlbare Mobilität gewährleisten >> 9

Steigende Mobilitätsabgaben aus dem CO ₂ -Preis abfedern	10
Deutschlandticket langfristig stabilisieren	11

Attraktive **Mobilitätsoptionen** schaffen >> 12

Den ÖPNV attraktiver machen	13
Mehr Verlässlichkeit und Angebot im Bahnverkehr gewährleisten	13
Den Luftverkehrsstandort Deutschland weiterentwickeln	14
Bessere Bedingungen für den Radverkehr schaffen	14
Voraussetzungen für den Fußverkehr verbessern	15

Eine verlässliche **Mobilitätsinfrastruktur** bereitstellen >> 16

Priorisierung von Sanierung und Engpassbeseitigung an den Bundesfernstraßen	16
Eine verlässliche Finanzierung für die Bundesverkehrswege schaffen	17
Kommunale Infrastruktur in den Blick nehmen	17



Die **Verkehrssicherheit** weiter verbessern >> 18

Fahranfängerausbildung modernisieren	19
Potenziellen Risiken für den Straßenverkehr aus Cannabiskonsum entgegenwirken	19
Den Zugang von Seniorinnen und Senioren zur Automobilität erhalten	20

Mobilität **vernetzt und digital** weiterentwickeln. >> 21

Technische Rahmenbedingungen für kooperative Verkehrssysteme schaffen	21
Einen fairen Fernzugang zu Daten im Fahrzeug ermöglichen	21
Computerstrafrecht modernisieren und Aufspüren von IT-Sicherheitslücken erleichtern	22

Den **Tourismusstandort** Deutschland stärken >> 23

Infrastrukturen für Reiseverkehr fit machen und weiterentwickeln	23
Den Anstieg der Urlaubskosten bremsen	24
Die Nationale Tourismusstrategie weiterentwickeln	25
Gute Bedingungen für den Campingtourismus schaffen	25
Wassertourismus attraktiv und zuverlässig für die Zukunft machen	25

Mobile **Verbraucherinnen und Verbraucher** besser schützen >> 27

Ein hohes Schutzniveau für Passagiere aufrechterhalten	27
Das europäische Pauschalreiserecht verbraucherfreundlich weiterentwickeln	28

Mehr Klimaschutz im Straßenverkehr



Um nachfolgende Generationen vor den Folgen der schnell ansteigenden Erderwärmung zu schützen, haben sich Deutschland und Europa ehrgeizige, rechtlich verbindliche Klimaschutzziele gegeben. Deutschland muss seine CO₂-Emissionen über alle Sektoren

hinweg bis zum Jahr 2045 auf null reduzieren. Dies erfordert enorme gesamtgesellschaftliche Anstrengungen, die sich im aktuellen Umfeld geopolitischer Spannungen und wirtschafts- und handelspolitischer Herausforderungen nochmals verschärfen. **Die Politik ist jetzt gefordert, den klimapolitischen Kurs zu halten, ohne dabei Wirtschaft sowie Verbraucherinnen und Verbraucher zu überfordern.**

Dabei ist für den ADAC klar: Wir dürfen in den Anstrengungen nicht nachlassen, den Verkehr klimaneutral zu gestalten. Gleichzeitig gilt aber auch, dass Klimaschutzpolitik nur erfolgreich sein kann, wenn sie von den Menschen mitgetragen wird. Für den Verkehrsbereich hat die

Pkw auch in Zukunft wesentlich für die persönliche Mobilität

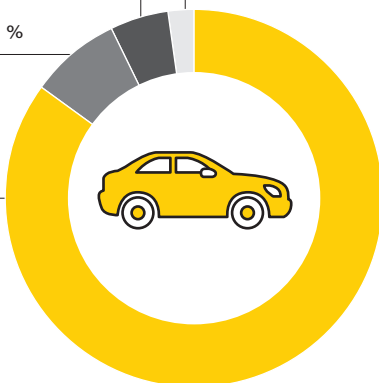
Wie wahrscheinlich ist es, dass es in fünf Jahren einen Pkw in Ihrem Haushalt* geben wird?

weiß nicht/keine Angabe 2 %

(sehr) unwahrscheinlich 5 %

unentschieden 8 %

(sehr) wahrscheinlich 85 %



Quelle: ADAC e.V., 2023

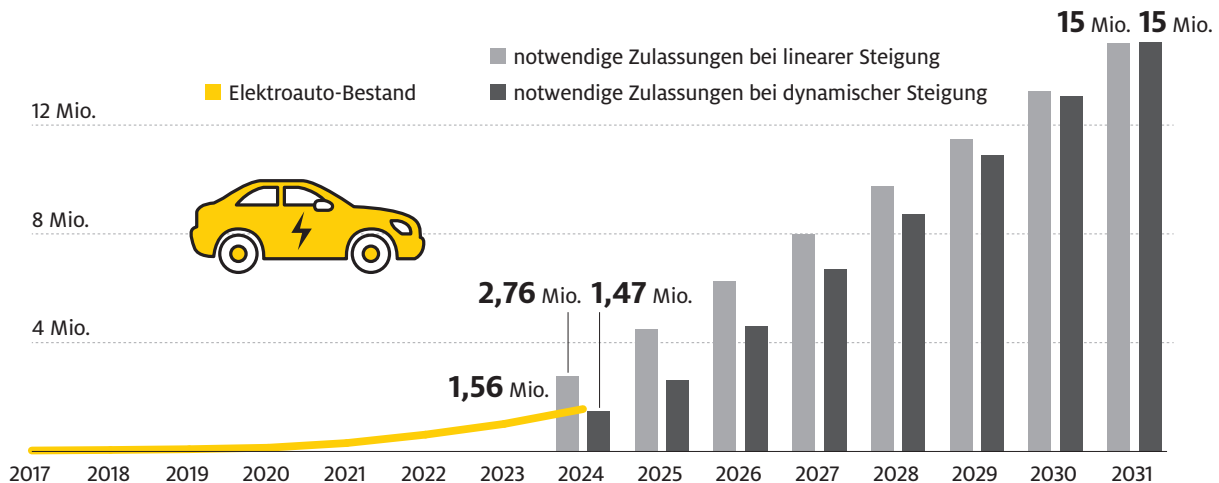
*Haushalte mit Pkw und/oder Firmenwagen

Akzeptanz der Menschen besonderes Gewicht, denn Mobilität berührt den Alltag nahezu aller Verbraucherinnen und Verbraucher. Verbote oder Einschränkungen der Mobilität werden von einer großen Mehrheit abgelehnt und gefährden die Akzeptanz von Maßnahmen zum Schutz des Klimas. Für die Transformation der Mobilität hin zu mehr Nachhaltigkeit fordert der ADAC daher von der Politik **Maßnahmen, die auf leistungsfähige Alternativen zum bislang fossil geprägten Verkehr** setzen: durch Anreize und Innovationen, die zum Umstieg einladen, statt die Notwendigkeit individueller Mobilität generell infrage zu stellen. Es braucht Planbarkeit und Verlässlichkeit, damit sich Unternehmen und Privatpersonen auf Veränderungen und neue Anforderungen einstellen und ihr Wirtschaften und Handeln anpassen können. Änderungen im Mobilitätsverhalten der Menschen sind erreichbar, wenn die Angebote stimmen und der Umstieg auf emissionsarme Verkehrsmittel attraktiv ist. Die kommende Bundesregierung muss aber auch anerkennen, dass das Auto für viele Menschen ein unverzichtbarer Bestandteil ihrer persönlichen Mobilität und ein wesentlicher Eckpfeiler für die industrielle Basis, für Arbeitsplätze, für wirtschaftlichen Erfolg und Wohlstand unserer Volkswirtschaft ist. Umso wichtiger ist es deshalb, dass Automobilität möglichst schnell klimaneutral wird. Wichtigster Hebel dafür ist der Umstieg auf Elektrofahrzeuge. Zugleich brauchen wir klare politische Signale für einen Hochlauf alternativer Kraftstoffe für die weiter auf Jahre bestehende Verbrennerflotte.

→ Die Rahmenbedingungen für die Elektromobilität verbessern

Beim Autokauf entscheiden sich viele Menschen aktuell gegen ein Elektrofahrzeug, sodass der Markthochlauf hinter der politischen Zielmarke zurückbleibt. Zwar sind inzwischen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland deutliche Fortschritte sichtbar und das Angebot an rein batterieelektrischen Fahrzeugmodellen mit mehr Reichweite und hohem Ladetempo wird erkennbar breiter. Gleichwohl sind die Rahmenbedingungen bei Weitem noch nicht gut genug, um Elektromobilität attraktiv für alle zu machen. Es besteht erheblicher Handlungsbedarf für die kommende Bundesregierung:

Markthochlauf von Elektroautos (BEV) braucht mehr Tempo



Quelle: ADAC e.V., Stand: 01.10.2024

Neue Elektrofahrzeuge sind noch immer teuer und für viele Menschen nicht bezahlbar. Vor allem bei Kleinwagen muss die Modellpalette breiter werden. Aber der Markt kommt in Bewegung: Es werden zunehmend mehr Pkw mit attraktiver Reichweite auch in der Mittelklasse und im Kleinwagensegment angeboten und allmählich wird ein Wettbewerb um den Preis spürbar. Diese Entwicklung darf nicht durch die Handelspolitik konterkariert werden. Strafzölle auf Fahrzeugimporte aus China, von denen auch Fahrzeuge deutscher Hersteller betroffen sind, erhöhen die Neuwagenpreise und treffen letztlich die Verbraucherinnen und Verbraucher. Deutschland sollte sich auf europäischer Ebene mit Nachdruck für andere Lösungen einsetzen, weitere Eskalationen sollten vermieden werden.

Die **Ladepreise** für Fahrstrom an öffentlichen Ladepunkten sind vielerorts so hoch, dass die Elektromobilität für viele Menschen aus Kostengründen nicht attraktiv ist. Auf kommunaler Ebene führen zum Teil monopolartige Anbieterstrukturen mit nur einem Betreiber von Ladepunkten zu überhöhten Ladepreisen. Hier muss die kommunale Vergabepraxis für mehr Wettbewerb sorgen. Auch im überregionalen und im Schnellladenetz schrecken unübersichtliche Tarifstrukturen und hohe Ladepreise beim Roaming ab. Der ADAC hält eine Überprüfung des Regulierungsrahmens für geboten. Für mehr Preiswettbewerb bei Ladestrom fordert der ADAC zudem eine Preismeldepflicht an eine Markttransparenzstelle, wie sie sich bei Diesel und Benzin bewährt hat. Ferner muss das Ad-hoc-Laden weiter gestärkt werden, dafür sollte die Möglichkeit zur Kartenzahlung auch bei Ladepunkten unter 50 Kilowatt (KW) verpflichtend gemacht werden.

Insgesamt gilt für Deutschland: Die **Strompreise** sind zu hoch. Sie belasten nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie und erschweren zusätzlich den Transformationsprozess der Automobilhersteller. Sie verteuern auch das elektrische Laden spürbar, sodass bei einem Vergleich

der **Gesamtkosten ein Elektrofahrzeug** heute einem Verbrennerfahrzeug im Wettbewerb oft unterlegen ist. Bei einem deutlich gesenkten Strompreisniveau hätten viele Elektrofahrzeuge auch ohne erneute Kaufsubventionen einen klaren Kostenvorteil für Verbraucherinnen und Verbraucher, wenn man die Gesamtkosten von Anschaffung plus Betrieb mit einem Verbrennerfahrzeug vergleicht. Der ADAC fordert daher eine Energiepolitik, die nicht nur auf eine Senkung des Industriestrompreises gerichtet ist, sondern auch eine Entlastung der Verbraucherinnen und Verbraucher im Blick hat.

Damit Elektromobilität im Alltag der Menschen funktioniert, muss die **Ladeinfrastruktur** weiter mitwachsen. Der Ausbau muss weiter konsequent vorangetrieben werden. Engpässe bestehen vor allem in dicht besiedelten Wohngebieten, im dünn besiedelten ländlichen Raum und in Wohnanlagen. Insbesondere in gemeinschaftlich genutzten Immobilien ist die praktische Umsetzung bei der Installation von Wallboxen oftmals zu kompliziert und teuer. Klare gesetzliche Regelungen zu Kostentragung, Haftung und Rückbau könnten hier einen Schub bringen.

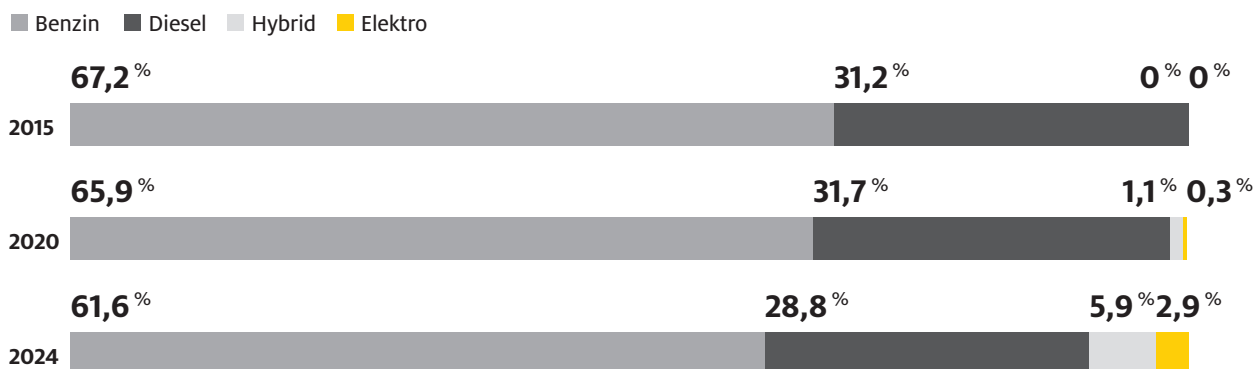
Das **bidirektionale Laden** muss vorangetrieben werden, denn es eröffnet für E-Mobilistinnen und -Mobilisten die Chance, beim Laden zu Hause erhebliche Kosten zu sparen. Es kann zugleich zur Stabilisierung der Netze und zur Reduzierung des Netzausbaubedarfs beitragen. Damit das bidirektionale Laden für Verbraucherinnen und Verbraucher interessant wird, müssen unter anderem Regelungen im Stromsteuerrecht angepasst werden. Aktuell sind bidirektional ladefähige Elektrofahrzeuge bei Rückspeisungen von Strom ins Netz steuerlich gegenüber stationären Speichern benachteiligt. In Ergebnis wird der Strom, der in Fahrzeugbatterien zwischengespeichert wird, doppelt besteuert. Der ADAC fordert deshalb, Elektroautos mit stationären Speichern gleichzustellen.

➔ Den Hochlauf alternativer Kraftstoffe auch für den Pkw-Verkehr vorantreiben

Trotz Hochlauf der Elektromobilität werden viele Menschen bis ins Jahr 2035 und darüber hinaus mit ihrem Verbrennerfahrzeug unterwegs sein. Für sie wird noch über Jahrzehnte ein entsprechendes Kraftstoffangebot benötigt. Nur, wenn auch die Pkw-Bestandsflotte ihre CO₂-Emissionen reduziert und perspektivisch mit klimaneutralen Kraftstoffen betrieben wird, können die Klimaziele im Verkehr erreicht werden. Jedoch ist der bestehende Rechtsrahmen in Deutschland und in der EU nicht geeignet, den dringend benötigten **Hochlauf klimaneutraler Kraftstoffe** anzureizen. Das Gegenteil ist der Fall: Das Zusammenspiel aus Flottenregulierung, Energiebesteuerung, Erneuerbare-Energien-Richtlinie und deren Delegierten Rechtsakten, wie etwa zu den Importen von Wasserstoffen und deren Folgeprodukten, verunsichert potenzielle Investoren und führt zum Stillstand. Dass es anders geht, zeigt ein Blick in die USA. Dort ist es durch klug gesetzte Anreize gelungen, erhebliches privates Kapital für den Anlagenbau zur Produktion von Kraftstoffen auf der Basis erneuerbarer Energien zu akquirieren. Der ADAC fordert deshalb die kommende Bundesregierung auf, einen klaren politischen Rahmen zu setzen, der die Investitionsbedingungen für die Produktion klimaneutraler Kraftstoffe auch für den europäischen Markt verbessert.

Entscheidende Anreize für die Unternehmen, in nachhaltige Kraftstoffe zu investieren, müssen bei der anstehenden **Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie III (RED III)** in nationales Recht gesetzt werden. Hierbei ist die Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) für Kraftstoffe ehrgeiziger auszugestalten. Separate Unterquoten für fortschrittliche Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe müssen schon vor 2030 ambitioniert fortgeschrieben werden. Zusätzlich empfiehlt sich die Integration eines Flexibilitätsmechanismus, der bei einer Übererfüllung der Minderungsverpflichtung das Ambitionsniveau der THG-Quote in den Folgejahren automatisch anhebt. Die Regelung sollte auch bis mindestens 2040 reichen, um Investoren bessere Planbarkeit zu ermöglichen.

Verbrennerfahrzeuge prägen Fahrzeugbestand Pkw-Bestand nach Antriebsarten



Quelle: KBA, 2024

Biokraftstoffe der zweiten Generation, hergestellt aus nachwachsenden Rohstoffen sowie aus Abfall- und Reststoffen und mit Prozessenergie aus erneuerbaren Quellen, können einen wichtigen Beitrag leisten, die Emissionen der Bestandsflotte zu senken. Höhere Beimischungsquoten sind notwendig, erforderliche Kraftstoffnormen sind frühzeitig zu erlassen und Nutzungsfreigaben für die Fahrzeuge durch die Hersteller einzufordern. Gleichzeitig müssen konventionelle Biokraftstoffe dauerhaft genutzt werden, denn wir können auf keinerlei CO₂-Minderungspotenziale verzichten.

Auch **synthetische Kraftstoffe** aus erneuerbaren Energien – E-Fuels – können eine Option sein, die Verbrennerflotte mit weniger CO₂-Emissionen zu betreiben. Der ADAC fordert deshalb die Politik auf, E-Fuels nicht auf spezifische Anwendungen zu beschränken, sondern ausdrücklich einen Einsatz auch für den Pkw möglich zu machen. Dies kann gleichzeitig die frühzeitigen Absatzperspektiven für Investoren verbessern. Ergänzend sollten treibhausgasneutral erzeugte Kraftstoffe von der Energiesteuer und der CO₂-Bepreisung freigestellt werden, damit sie preislich wettbewerbsfähig sind und der Umstieg von fossilen auf klimaneutrale Kraftstoffe auch für die Verbraucherinnen und Verbraucher bezahlbar bleibt.

Angesichts des enormen Bedarfs wird Deutschland nicht auf **Importe** von erneuerbaren Energien verzichten können. Um kostengünstige Lieferketten im globalen Wettbewerb um E-Fuels zu sichern, muss die Politik vorausschauend Partnerschaften mit Erzeugungsländern etablieren. Deutschland muss sich ferner dafür einsetzen, dass auf europäischer Ebene der Regulierungsrahmen so angepasst wird, dass der Import von klimaneutralen Kraftstoffen in die EU für Anbieter attraktiv wird.

Dabei ist für den Import nach Deutschland und in die EU eine zuverlässige **Zertifizierung** erneuerbarer Energien entscheidend. Der zuletzt aufgedeckte Betrug bei Upstream-Emissionsreduktions(UER)-Projekten oder bei als fortschrittlich deklariertem Biokraftstoff haben deutlich gemacht, dass die Zertifizierungs- und Validierungssysteme im Zuständigkeitsgeflecht zwischen EU-Institutionen und nationalen Behörden transparenter und belastbarer gemacht werden müssen.

→ Europäischen Regulierungsrahmen weiterentwickeln

Die Europäische Union hat mit der CO₂-Flottenregulierung für Pkw hohe Erwartungen an die Elektromobilität gestellt und der Industrie ebenso wie den Autofahrerinnen und Autofahrern eine klare Zielvorgabe für einen Technologiewechsel gesetzt. Umso mehr ist die Politik jetzt in der Verantwortung, die Transformation mit den nötigen politischen Rahmenbedingungen zu unterlegen – beispielsweise bei Ladeinfrastruktur, Ladepreisen und Verteilnetzausbau –, damit der Umstieg auf die Elektromobilität für die Menschen möglich, bezahlbar und attraktiv ist. Hier besteht erheblicher Handlungsbedarf, die Rahmenbedingungen müssen sich noch deutlich verbessern. Dies muss im Zuge der Bewertung der Flottenregulierung eingefordert werden, deren Revision in Kürze ansteht.

Gleichzeitig fordert der ADAC beim Klimaschutz im Straßenverkehr einen **technologieoffenen Ansatz bei Antrieben und Antriebsenergien**. Nicht die Antriebsart, sondern die Antriebsenergie ist entscheidend für klimaneutrale Mobilität. Entsprechend müssen auch Verbraucherinnen und Verbraucher selbst entscheiden können, welche – klimaneutral betriebene – Antriebstechnologie am besten zu ihren individuellen Mobilitätsbedürfnissen passt. Bei einer Weiterentwicklung der Flottenregulierung sollte deshalb eine Lebenszyklusbetrachtung integriert werden, um so die tatsächlichen Klimawirkungen der verschiedenen Antriebsformen über die gesamte Prozesskette hinweg bewerten zu können.

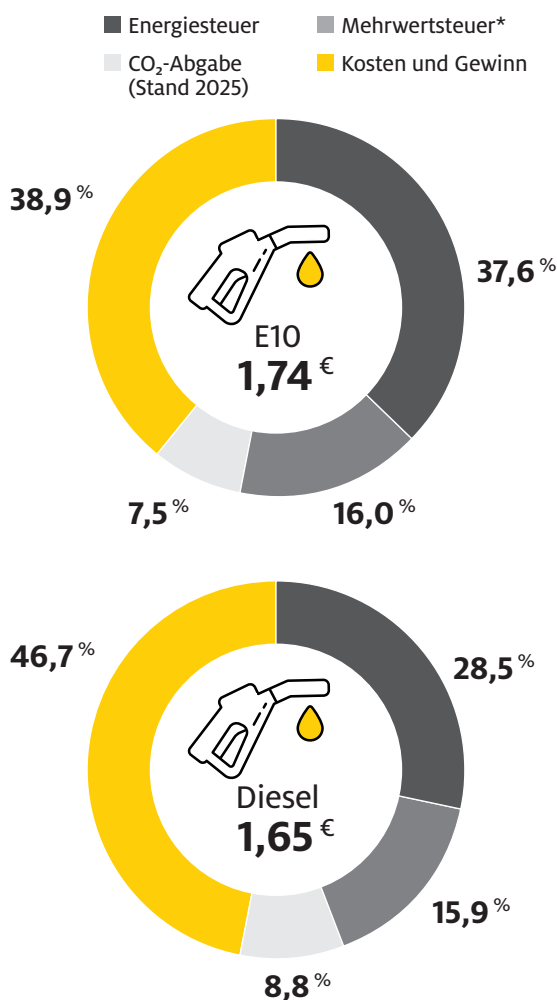
Vor allem aber muss Deutschland darauf dringen, dass die Europäische Kommission ihre Zusage zügig umsetzt, einen Rechtsrahmen für Fahrzeuge vorzuschlagen, die ausschließlich mit klimaneutral erzeugten **synthetischen Kraftstoffen** (E-Fuels) betrieben werden. Dabei greift die Eingrenzung auf E-Fuels in einem technologieoffenen Ansatz zu kurz: Es sollten alle klimaneutralen Kraftstoffe einbezogen werden.

→ Energiebesteuerung zügig reformieren

Die Energiebesteuerung muss darauf ausgerichtet werden, dass fossile Kraftstoffe immer mehr durch Kraftstoffe auf erneuerbarer Basis abgelöst werden können. Dazu müssen Energien mit geringen oder keinen CO₂-Emissionen steuerlich bessergestellt werden als fossile. Damit werden die derzeit noch deutlich höheren Kosten für CO₂-arme Kraftstoffe teilweise kompensiert und Klimaneutralität wäre kein Wettbewerbsnachteil mehr. Für die Verbraucherinnen und Verbraucher bliebe der Umstieg von fossilen auf klimaneutrale Kraftstoffe bezahlbar, für Investoren würden zusätzliche Anreize für Investitionen in erneuerbare Energien im Verkehr geschaffen. Die **EU-Energiesteuerrichtlinie** erschwert zwar derzeit, dass die Energiesteuer für diese Kraftstoffe auf Basis erneuer-

barer Energien auf das EU-Mindestniveau abgesenkt wird, doch ihre Revision in Brüssel läuft. Deutschland sollte sich daher für einen schnellen und erfolgreichen Abschluss des Verfahrens einsetzen und dann seinen nationalen Umsetzungsspielraum nutzen, um **treibhausgasneutral erzeugte Kraftstoffe von der Energiesteuer und der CO₂-Bepreisung freizustellen, zumindest aber steuerlich besserzustellen**. Sofern es nicht zu einer europäischen Einigung auf die Novelle der EU-Energiesteuerrichtlinie kommen wird, sollte die Bundesregierung bei der EU eine Ausnahme beantragen und diesen Weg unter Einholung der Zustimmung aller EU-Mitgliedstaaten beschreiten.

Kraftstoffpreise bestehen zu mehr als 50 Prozent aus Steuern und Abgaben
Durchschnittspreise 2024 mit neuer Steuer- und Abgabensituation



Quelle: ADAC e. V., 2025
* Hier abgebildet: Anteil am Bruttopreis, erhobene Mehrwertsteuer auf den Nettopreis beträgt 19 Prozent

Kernforderungen

- Der **Ladestrompreis** muss günstiger werden. Dafür müssen der Wettbewerb gestärkt und die Nutzung unterschiedlicher Anbieter mithilfe einer „Markttransparenzstelle Ladestrom“ einfacher werden. Der Regulierungsrahmen für Ladestrompreise muss überprüft werden.
- Der **Ausbau der Ladeinfrastruktur** muss konsequent vorangetrieben werden, Lücken im öffentlichen Ladenetz müssen geschlossen und die Bedingungen für die Nutzung privater Ladeinfrastruktur (Wohnanlagen, bidirektionales Laden) erleichtert werden.
- Bei der Revision der **EU-Flottengrenzwerte** muss eingefordert werden, dass der Hochlauf der Elektromobilität ausreichend durch politische Rahmenbedingungen unterlegt wird.
- Die EU-Kommission muss die **Regulierung für die Zulassung von „E-Fuels-only-Fahrzeugen“** zügig vorlegen und dabei alle klimaneutralen Kraftstoffe einbeziehen.
- Die **Investitionsbedingungen in alternative Kraftstoffe** müssen verbessert werden durch eine ambitioniertere Treibhausgasminderungsquote über 2030 hinaus.
- **Klimaneutral erzeugte Kraftstoffe** sollten beim CO₂-Preis und der Energiesteuer begünstigt werden.
- Die **Beimischungsquoten für fortschrittliche Biokraftstoffe** sind sukzessive zu erhöhen.
- Deutschland muss sich auf europäischer Ebene für verbesserte **Importbedingungen für Wasserstoff** und international für die Entwicklung von Energiepartnerschaften einsetzen.
- Der Steuer- und Abgabenrahmen muss den **Hochlauf alternativer Kraftstoffe** fördern. Deutschland muss dazu auf einen schnellen Abschluss der Revision der EU-Energiesteuerrichtlinie hinwirken, um anschließend treibhausgasneutral erzeugte Kraftstoffe auf das EU-Mindestniveau der Energiesteuer abzusenken und von der CO₂-Bepreisung freizustellen.

Bezahlbare Mobilität gewährleisten

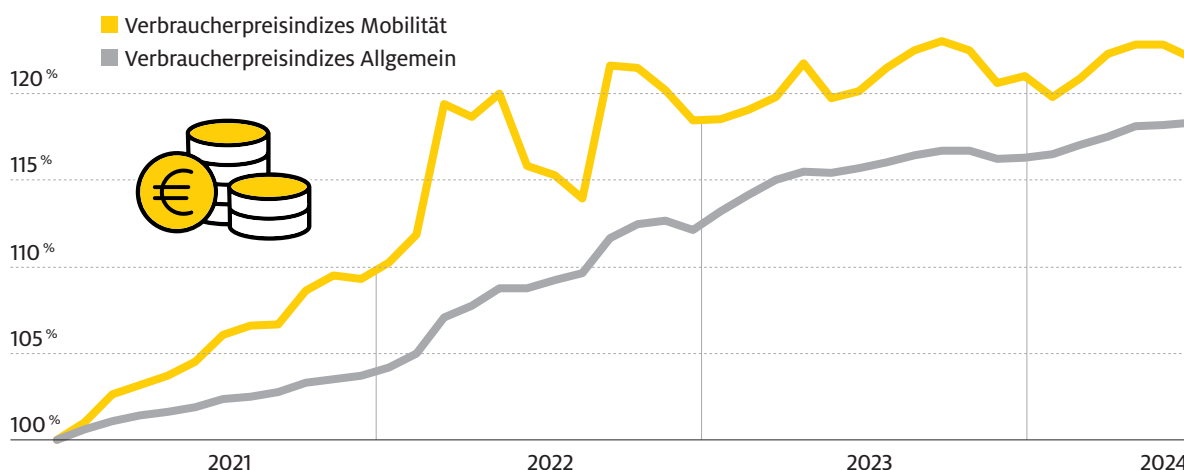


Die Teuerungen der letzten Jahre belasten nicht nur die deutsche Wirtschaft, sondern in erheblichem Maße auch die Verbraucherinnen und Verbraucher. Angesichts steigender Energiepreise und der allgemeinen Inflation

sind die finanziellen Belastungen für viele Haushalte zu einer alltäglichen Herausforderung geworden. Dabei lagen die Preissteigerungen im Bereich Mobilität und Verkehr in den letzten Jahren insgesamt deutlich über den Kostensteigerungen für die allgemeine Lebenserhaltung. Hier schlägt sich vor allem das gestiegene Preisniveau beim Pkw-Verkehr nieder, welcher einen erheblichen Anteil an den Mobilitätsausgaben der Haushalte ausmacht. Aber auch der Luftverkehr ist von deutlichen Preissteigerungen betroffen. Es ist zu erwarten, dass sich diese Entwicklung fortsetzt, denn die klimaneutrale Transformation des Verkehrssektors wird auch in den kommenden Jahren erhebliche Investitionen von Privaten, Unternehmen und vom Staat erfordern. Zusätzlich werden fossile Kraftstoffe durch den nationalen und künftig auch den europäischen CO₂-Preis in den kommenden Jahren weiter spürbar verteuert, um preisliche Anreize für eine Reduktion der CO₂-Emissionen zu setzen.

Das alles darf nicht dazu führen, dass Bürgerinnen und Bürger finanziell überlastet werden. Denn wenn Mobilität unbezahlbar wird und Menschen ihre Teilhabe am wirtschaftlichen und sozialen Leben einschränken müssen, steht die gesellschaftliche Akzeptanz von Klimaschutzpolitik auf dem Spiel. Wir brauchen eine Politik, die die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern reduziert, die Nachhaltigkeit des Verkehrssektors verbessert und gleichzeitig die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger anerkennt und bezahlbar hält. Die Politik muss eine Balance zwischen der notwendigen Lenkung der Verkehrsnachfrage in Richtung Nachhaltigkeit und der dringend gebotenen finanziellen Entlastung der Bürgerinnen und Bürger finden. Um die steigenden Mobilitätskosten abzufedern, sollten in der kommenden Legislaturperiode entlastende Maßnahmen, wie ein Klimageld für besonders betroffene Gruppen oder eine angehobene Pendlerpauschale, umgesetzt werden. Klar ist: **Aktuell besteht aus Sicht des ADAC angesichts der zu erwartenden zusätzlichen Belastungen aus dem CO₂-Preis keinerlei Spielraum für weitere Steuern oder Abgaben für Autofahrer.** Jeder Diskussion in dieser Richtung ist eine klare Absage zu erteilen.

Überdurchschnittliche Preissteigerungen im Bereich Mobilität und Verkehr



Quelle: Destatis, 2020 = 100

➔ Steigende Mobilitätsabgaben aus dem CO₂-Preis abfedern

Der nationale CO₂-Preis wird fossile Kraftstoffe bis 2026 schrittweise weiter verteuern. Ab 2027 soll der nationale CO₂-Preis im Verkehr durch den Europäischen Emissionshandel (ETS II) abgelöst werden; dies könnte dem Preisanstieg zusätzlichen Schub verleihen. Grundsätzlich ist die CO₂-Bepreisung ein bewährtes Instrument, um den Ausstoß von Treibhausgasen wirksam zu verringern, indem klare Preissignale und Anreize für den Umstieg auf CO₂-arme Mobilität gesetzt werden. Jedoch warnt der ADAC vor einer finanziellen Überforderung der Menschen: Während sich fossile Kraftstoffe durch den CO₂-Preis weiter verteuern, wird es für viele Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer auch in den kommenden Jahren unattraktiv oder nicht möglich sein, auf emissionsarme Alternativen umzusteigen. Die geplanten öffentlichen Investitionen in alternative Antriebe und den ÖPNV werden nicht so schnell wirken wie die CO₂-Bepreisung. Insbesondere Menschen auf dem Land sowie Berufspendlerinnen und -pendler werden mangels Alternativen dadurch höher belastet als Bewohnerinnen und Bewohner von Großstädten mit einem gut ausgebauten ÖPNV-Angebot.

Der ADAC fordert deshalb, den CO₂-Preis mit **Entlastungen und Kompensationen für besonders Betroffene** zu kombinieren, so wie es bei der Einführung des CO₂-Preises in Aussicht gestellt worden war. Insbesondere wenn es beim Start des ETS II zu erheblichen Preissteigerungen kommt, muss die Politik dringend Vorbereitungen treffen. Die Rückzahlung von Teilen der CO₂-Abgabe an wirtschaft-

lich dadurch stark belastete Bürgerinnen und Bürger z. B. in Form eines **Klimageldes** für Haushalte mit niedrigem Einkommen wäre eine denkbare Lösung. Ein Pro-Kopf-Klimageld ist nach derzeitigem europäischen Regulierungsrahmen nicht zulässig. Die kommende Regierung ist gefordert, hierfür mehr nationale Spielräume mit der EU zu verhandeln. Gleichzeitig fordert der ADAC, Pendelnde als besonders Betroffene gezielt zu entlasten. Dazu bedarf es einer **Erhöhung der Entfernungspauschale**, die seit 2004 bei 30 Cent pro Entfernungskilometer liegt und die tatsächlichen Arbeitswegkosten längst nicht mehr deckt. Eine Erhöhung auf 38 Cent ab dem ersten Kilometer für alle Pendelnden oder eine Kombination der Entfernungspauschale mit der Homeoffice-Pauschale zu einer Arbeitstagspauschale wäre sinnvoll. Pendlerinnen und Pendler mit weniger als 20 Kilometer Arbeitsweg würden von letzterer profitieren, Fernpendlerinnen und Fernpendler sollten in dem Fall unbefristet 38 Cent ab dem 21. Kilometer erhalten.

Darüber hinaus sollten weitere Teile des Aufkommens aus der CO₂-Bepreisung genutzt werden, um Maßnahmen auf dem Weg zu klimaneutraler Mobilität zu fördern und so den Menschen den Ausstieg aus fossiler Energie im Verkehr zu erleichtern. Daher sind **Mittel aus dem Klima- und Transformationsfonds** stärker als bisher im Verkehr einzusetzen. Verwendungsbeispiele sind öffentliche Investitionen in bestimmte Ladeinfrastruktur, die Senkung der Energiesteuer für CO₂-arme und klimaneutrale Kraftstoffe oder die Förderung des Ausbaus des ÖPNV. Letztendlich führen Fortschritte beim Klimaschutz im Verkehr zu geringeren Belastungen der Verbraucherinnen und Verbraucher beim CO₂-Preis.

ADAC Mitglieder mehrheitlich für Klimageld

Als Klimageld, das im Koalitionsvertrag der Ampelpartner vereinbart wurde, gilt ein Zuschuss für private Haushalte, um die finanziellen Belastungen durch den steigenden CO₂-Preis abzufedern.

Halten Sie die Einführung des Klimageldes für dringend notwendig?



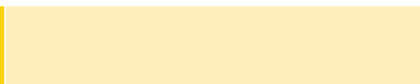
Ja, da ich von den zusätzlichen Belastungen stark betroffen bin.

21 %



Ja, da es sozial gerecht und wichtig für die Akzeptanz der Klimapolitik ist.

36 %



Nein, da ich nicht darauf angewiesen bin.

12 %



Nein, da ein fester Betrag an alle Haushalte ungerecht ist und die Kosten dann wieder andere bezahlen müssen.

25 %



7 % keine Angabe

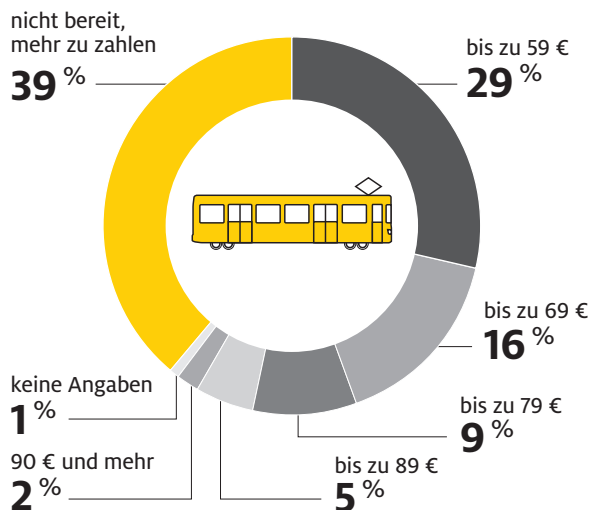
Quelle: ADAC e. V., 2024; ungleich 100%: rundungsbedingt

→ Deutschlandticket langfristig stabilisieren

Für Verbraucherinnen und Verbraucher sind niedrige Ticketpreise ein starker Anreiz, öffentliche Verkehrsmittel vermehrt zu nutzen. Die Einführung des Deutschlandtickets als landesweites, vergleichsweise günstiges Angebot war in diesem Sinne ein wichtiger Schritt. Doch es muss zügig Planungssicherheit geschaffen werden, damit das Ticket sein Potenzial entfalten kann. Laut einer ADAC Mitglieder-Umfrage lehnen die Nutzerinnen und Nutzer des Deutschlandtickets mehrheitlich eine Verteuerung jenseits der 59-Euro-Marke ab. Damit ist das Limit für eine weitere Verteuerung des Tickets bereits heute nahezu erreicht. Zudem kann das Ticket ohne eine verlässliche Bestands- und Finanzierungszusage kaum eine dauerhafte Wechselbereitschaft aufseiten der Autofahrerinnen und Autofahrer erzeugen. Deshalb braucht es eine **gesicherte, langfristige Finanzierungsbasis** für das Deutschlandticket. Der dringend notwendige Ausbau des ÖPNV-Angebots vor allem im ländlichen Raum darf darüber aber nicht vernachlässigt werden. Denn letztlich entscheidet nicht nur der Preis, sondern vor allem die Leistung über die Attraktivität von Bus und Bahn.

Preissensibilität beim Deutschlandticket beinahe ausgeschöpft

Wie viel wären Sie maximal bereit, monatlich für das Deutschlandticket zu bezahlen?



Quelle: ADAC e.V., 2024; ungleich 100%: rundungsbedingt
Basis: ADAC Mitglieder, die 2023 ein Deutschlandticket genutzt haben oder dies 2024 geplant hatten

Kernforderungen

- Der **steigende CO₂-Preis** auf fossile Kraftstoffe muss **mit Entlastungen und Kompensationen für besonders Betroffene verbunden** werden, damit Mobilität bezahlbar bleibt.
- Die besonders betroffenen Pendlerinnen und Pendler müssen durch eine **Erhöhung der Entfernungspauschale** entlastet werden.
- Aus dem **Klima- und Transformationsfonds** müssen **mehr Mittel für den Wandel hin zu klimaneutraler Mobilität** eingesetzt werden, denn der Verkehr trägt über den CO₂-Preis wesentlich zu dessen Finanzierung bei.
- Die **Finanzierung des Deutschlandtickets** muss **langfristig gesichert** sein, damit es seine Potenziale entfalten kann.
- Angesichts der zu erwartenden zusätzlichen Belastungen aus dem CO₂-Preis ist jeglicher Diskussion über **neue Abgaben oder höhere Steuern für Autofahrerinnen und Autofahrer eine klare Absage zu erteilen**.

Attraktive Mobilitätsoptionen schaffen

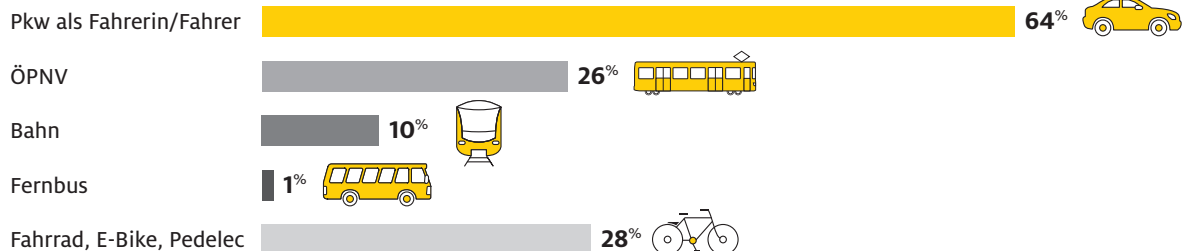


Deutschland braucht leistungsfähige Verkehrsoptionen im Straßen-, Schienen-, Luft-, Rad- und Fußverkehr, in Stadt und Land, auf der kurzen und der langen Strecke, damit alle Menschen in Deutschland – unabhängig von Alter, Geschlecht, Mobilitätseinschränkungen, Ort und Einkommen – am sozialen und gesellschaftlichen Leben teilhaben können. Der ADAC fordert deshalb **eine Verkehrspolitik, die darauf ausgerichtet ist, alle Verkehrsträger entsprechend ihren Stärken zu entwickeln und zu vernetzen.** Dies schließt aus Sicht des ADAC ausdrücklich auch den Pkw und das Flugzeug mit ein. Gleichzeitig muss es gelingen, das Verkehrssystem bis 2045 klimaneutral umzugestalten und Städte und Ballungsräume von Staus zu entlasten sowie Raum zu schaffen für den aufwachsenden Radverkehr. Dazu brauchen

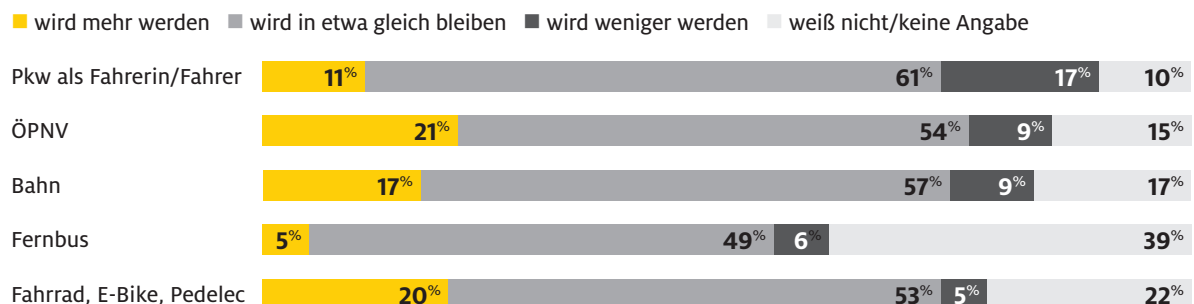
wir **leistungsfähige und attraktive Mobilitätsoptionen**, denn die Menschen sollten mehr und bessere Möglichkeiten haben, möglichst viele ihrer Wege im Alltag und auf Reisen mit CO₂-armen Verkehrsmitteln zurückzulegen. Vor allem beim Angebot von Bahnen und öffentlichem Nahverkehr, aber auch bei der Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr gibt es erheblichen Handlungsbedarf. Der Investitionsbedarf für bessere öffentliche Infrastruktur und mehr öffentlichen Verkehr ist enorm hoch. Dafür muss die kommende Bundesregierung eine verlässliche, auskömmliche Finanzierung sicherstellen. Gleichzeitig fordert der ADAC aber auch **mehr Realismus in den Zielen für den künftigen Modal-Split**, denn bei zunehmend angespannter Haushaltslage sowie hohem Zeitbedarf für Ausbau und Modernisierung der öffentlichen Verkehre wird die Transformation erhebliche Zeit in Anspruch nehmen.

Pkw bleibt mit Abstand das wichtigste Verkehrsmittel

„Ich nutze folgende Verkehrsmittel im Jahr an 100 Tagen und mehr.“



„Wie werden Sie die Verkehrsmittel in 5 Jahren wahrscheinlich nutzen?“



Quelle: ADAC e. V., 2023; ungleich 100%: rundungsbedingt

→ Den ÖPNV attraktiver machen

Ein funktionierender ÖPNV ist eine wesentliche Voraussetzung für die Teilhabe aller am sozialen und gesellschaftlichen Leben und ein wichtiger Hebel für einen **klimaneutralen Verkehr**. Damit mehr Menschen Bus und Bahn anstelle des Autos nutzen, muss das Angebot zuverlässiger, enger getaktet und durch mehr Direktverbindungen schneller werden. Zudem brauchen die Verbraucherinnen und Verbraucher Verlässlichkeit, dass ÖPNV-Tickets oder das **Deutschlandticket** bezahlbar bleiben. Bund und Länder müssen deshalb gemeinsam einen langfristig verlässlichen Finanzierungsrahmen für mehr und besseren ÖPNV bereitstellen.

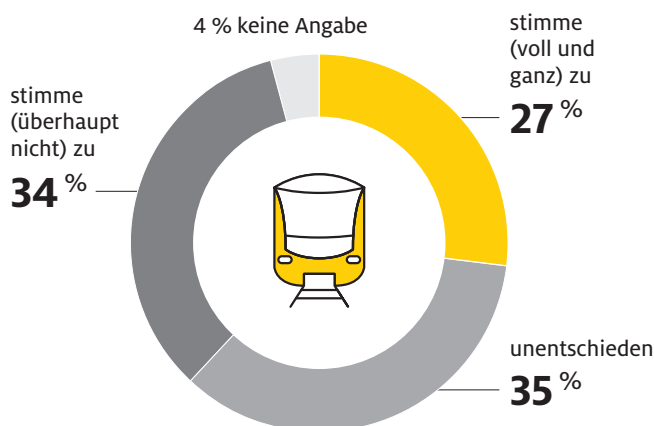
Gleichzeitig erwartet der ADAC von der Politik mehr **Realismus** mit Blick auf Verlagerungserwartungen. Dafür sprechen knappe Haushaltsmittel, langwierige Streckensanierungen und Personalmangel. Der breite Einsatz autonomer Shuttles im **ländlichen Raum** ist noch nicht in Sicht. Der ländliche Raum wird absehbar nicht überall und jederzeit mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot versorgt werden. Mancherorts zeichnet sich aktuell sogar ein Trend in Richtung Kürzung der Finanzierung und der Angebote ab. Das Auto wird in großen Teilen der ländlichen Gebiete auch zukünftig eine tragende Säule der Alltagsmobilität bleiben. Zur **Weiterentwicklung des ÖPNV gehören eine bessere Verknüpfung mit dem Autoverkehr** durch mehr Park-and-Ride-Plätze im Umland der Ballungsräume sowie innerstädtische Mobilitätsstationen mit vielfältigen Sharing-Angeboten.

→ Mehr Verlässlichkeit und Angebot im Bahnverkehr gewährleisten

Zu einem nachhaltigen Verkehrssystem gehört ein **attraktiver Schienenfernverkehr mit hoher Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und bezahlbaren Ticketpreisen** für Bahnreisende. Damit mehr Menschen auf die Schiene umsteigen, müssen grundlegende Probleme des Bahn-

Bahn-Fernverkehr: Bahnkunden brauchen mehr Pünktlichkeit und Verlässlichkeit

„Inwieweit waren Ihre Fahrten im Bahn-Fernverkehr im letzten Jahr zuverlässig?“



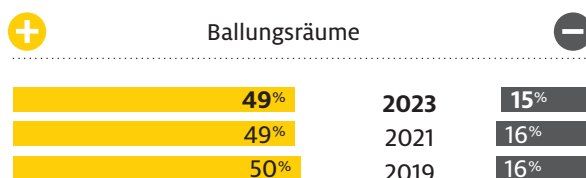
Quelle: ADAC e. V., 2024
Basis: ADAC Mitglieder, die Bahn-Fernverkehr nutzen

ÖPNV muss insbesondere auf dem Land besser werden

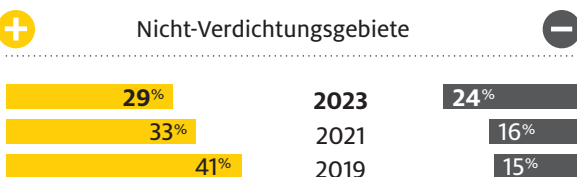
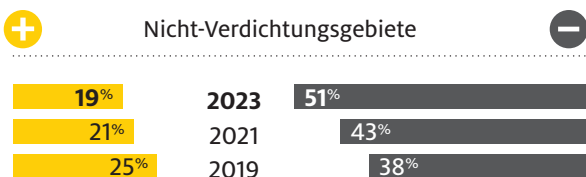
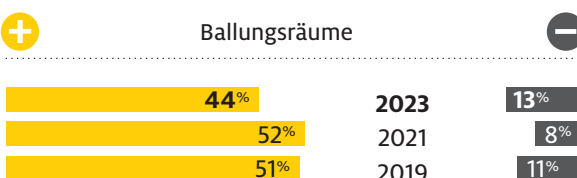
„Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu?“

■ stimme (voll und ganz) zu ■ stimme (überhaupt) nicht zu

„In meinem Wohnort gibt es ein ausreichendes ÖPNV-Angebot.“



„In meinem Wohnort ist der ÖPNV zuverlässig.“



Quelle: ADAC e. V., 2023

verkehrs in Deutschland, insbesondere der Infrastruktur, angegangen werden. Um die Pünktlichkeit zu verbessern, ist das umfassende **Sanierungsprogramm im Netz von Bund und DB InfraGo bis 2030** termingetreu umzusetzen. Für die Zeit der Sanierung muss eine zuverlässige alternative Beförderung für die Fahrgäste sichergestellt werden. Angesichts der damit verbundenen Kapazitätsbeschränkungen sollte die politisch angestrebte Verdopplung der Personenverkehrsleistung auf der Schiene bis 2030 realistisch angepasst werden. Erst auf der Basis einer resilienten Infrastruktur wird zukünftiges Wachstum möglich sein. Um den **Wettbewerb** auf der Schiene anzuregen, sollte geprüft werden, ob die aktuelle Organisation der InfraGo als Teil der integrierten DB nur ein Zwischenschritt in Richtung einer größeren Unabhängigkeit des Netzbetreibers sein sollte. Aus Sicht des ADAC bietet die **Digitalisierung** mit modernem Zugfunk auf 5G-Basis die Möglichkeit zur Kapazitätssteigerung des Bestandsnetzes und Synergien zur besseren Mobilfunkversorgung der Reisenden. Um Kunden mehr Transparenz über Angebot und Preise zu bieten, muss eine **Buchungs- und Fahrinformationsplattform** entstehen, in der alle Marktakteure ihre Daten mit anderen Betreibern teilen. Im Sinne von Transparenz für Politik und Verbraucherinnen und Verbraucher ist zudem ein **einheitliches Reporting** über Pünktlichkeit, Zugausfälle und Passagierzahlen aller Anbieter im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr aufzubauen.

→ Den Luftverkehrsstandort Deutschland weiterentwickeln

Der Luftverkehr verbindet Deutschland mit der Welt. Um ferne Länder zu erreichen und lange Distanzen zu überbrücken, bleibt das Fliegen auch in der Zukunft für sehr viele Reisende unverzichtbar. Deshalb müssen die politischen Rahmenbedingungen für den Luftverkehr darauf ausgerichtet sein, die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs weiter zu verringern und in der langen Frist auf null zu reduzieren. Dafür muss der **Hochlauf klimaneutraler Flugtreibstoffe** schnellstmöglich in Gang gesetzt werden. Die Politik muss einen geeigneten Rahmen setzen, der den potenziellen Investoren ausreichende Investitionssicherheit bietet. Zusätzlich ist es für Reisende aus Deutschland wichtig, dass auch an inländischen Flughäfen ein **attraktives, verlässliches und bezahlbares Flugangebot** zur Verfügung steht. Die aktuelle Entwicklung geht jedoch in eine andere Richtung: Strecken werden gestrichen und die Konsolidierung im Markt reduziert den Wettbewerb auf verbleibenden Routen. Die Folge sind höhere Preise und weniger Angebot. Dem muss politisch entgegengewirkt werden. Dafür ist auch das **Zusammenspiel von Luftverkehr und Schiene** in den Blick zu nehmen, indem mithilfe der Anbindung weiterer Drehkreuzflughäfen an das ICE-Netz bessere Alternativen für Zubringerflüge geschaffen werden.

Durch die Anhebung der Luftverkehrsteuer sowie bevorstehende Anhebungen der Luftsicherheits- und Flugsicherungsgebühren wird der Luftverkehrsstandort Deutschland

für Fluggesellschaften zunehmend unattraktiver. Dadurch kommt es zu sinkendem Wettbewerb und für Passagiere zu steigenden Flugpreisen. Die **Gebührenpolitik sollte geprüft und die Luftverkehrsteuer in eine zweckgebundene Abgabe umgewandelt werden**, die durch Förderung der Produktion und dem Einsatz von CO₂-neutralen strombasierten Flugkraftstoffen dem Klimaschutz zugutekommt. Dies wäre ein Beitrag zur dauerhaften Sicherung nachhaltiger Mobilität auf langen Reisedistanzen.

→ Bessere Bedingungen für den Radverkehr schaffen

Immer mehr Menschen sind in Deutschland mit dem Fahrrad unterwegs. Mit dem Pedelec ist das Radfahren auch für neue Nutzergruppen und für weitere Entfernungen attraktiv geworden. Diese Entwicklung sollte unterstützt werden, denn Radfahren ist umweltfreundlich und das Rad ist für viele Menschen heute schon das Verkehrsmittel erster Wahl für alltägliche Wege. Vor allem braucht der wachsende Radverkehr eine **bessere Infrastruktur für mehr Verkehrssicherheit, Komfort und Attraktivität**. Hier sind vor allem Kommunen und Länder gefragt. An Hauptverkehrsstraßen sollten Rad- und Autoverkehr baulich oder durch Markierungen voneinander getrennt werden. In Wohnstraßen ohne Durchgangsverkehr sind Fahrradstraßen eine gute Lösung, um Radverkehr abseits der Hauptverkehrsstraßen zu bündeln. Radschnellwege sollen im Umfeld von Großstädten als Stadt-Umland-Verbindung und in polyzentrischen Ballungsräumen als Stadt-Stadt-Verbindung eingerichtet werden, um das Pendeln mit Fahrrad oder Pedelec zu erleichtern.

Infrastruktur für Radfahrende sicherer gestalten

„Ich fühle mich als RadfahrerIn oder Radfahrer bei hohem Verkehrsaufkommen (sehr) sicher auf ...“

... einem Fahrradweg neben dem Gehweg, der von der Straße baulich durch einen Bordstein abgegrenzt wird (Bordsteinradweg).“

50 %

... einem Fahrradweg auf der Straße, der von dieser durch eine durchgezogene Linie abgegrenzt ist (Radfahrstreifen).“

22 %

... der Straße, auch wenn dort kein eigener Fahrradweg markiert ist.“

12 %



Quelle: ADAC e. V., 2024
Basis: ADAC Mitglieder, die Fahrräder nutzen

Grundsätzlich sind ausreichende, komfortable und sichere **Abstellanlagen** in den Zielbereichen des Radverkehrs und an Umstiegspunkten in den ÖPNV einzurichten. Mit der Zunahme des Radverkehrs wächst gleichzeitig auch die Konkurrenz um die knappen Flächen in den Städten, denn mehr Radfahrende benötigen mehr Platz in den lokalen Verkehrsnetzen. Dafür brauchen wir eine **durchgängige Netzplanung**, die für alle wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs direkte Verbindungen in abgestuften Qualitätsstufen konzipiert – sowohl in der Stadt als auch auf dem Land.

➔ Voraussetzungen für den Fußverkehr verbessern

Jeden fünften Weg im Alltag legen die Menschen in Deutschland zu Fuß zurück. Der Fußverkehr ist das zentrale Bindeglied zu allen weiteren Verkehrsarten. Zufußgehen ist umweltfreundlich und zahlt auf Gesundheit und Lebensqualität der Menschen ein. Eine fußgängerfreundliche Gestaltung des Verkehrsraums muss daher Teil einer ganzheitlichen Verkehrspolitik sein. Städte und Gemeinden nehmen dabei eine Schlüsselrolle ein. Doch nur zusammen mit den Ländern und dem Bund ist eine konsequente Stärkung des Fußverkehrs möglich. Dazu gehört die Entwicklung **engmaschiger und durchgängiger Fußwegenetze, kompakter Siedlungsstrukturen und die stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern bei planerischen Abwägungsprozessen**. Das betrifft etwa Aspekte wie Aufenthaltsqualität, Orientierungshilfen für Ortsfremde, Sicherheitsmaßnahmen – sowohl für gefühlte wie tatsächliche verkehrliche Sicherheit, Barrierefreiheit und die Vermittlung von Verkehrskompetenz.

Infrastruktur für Fußverkehr verbessern

„Was stört Fußgänger und Fußgängerinnen an der Verkehrsinfrastruktur am meisten?“

Zu viele abgestellte E-Scooter, Fahrräder etc. auf Gehwegen

59 %

Schlechte Straßeneinsicht an Kreuzungen durch parkende Autos

51 %

Grünphasen an Ampeln zu kurz

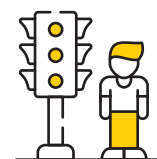
49 %

Lange Wartephasen an Ampeln

46 %

Schlechter Zustand der Gehwege

46 %



Quelle: ADAC e. V., 2023

Kernforderungen

- Die **Verlagerungsziele** müssen angesichts knapper Haushalte und langer Planungs- und Bauzeiten realistisch angepasst werden.
- **ÖV-Angebot** und **-Preisgestaltung** müssen für Kundinnen und Kunden besser planbar sein.
- Investitionen in **mehr Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs** müssen finanziell abgesichert werden.
- Angebotserweiterung und Taktverdichtung im **Bahn- und Busverkehr** in Ballungsgebieten und ländlichen Räumen müssen vorangetrieben werden.
- Die **Digitalisierung** des Netzbetriebs und die Verbesserung der Mobilfunkversorgung für Bahnkunden müssen beschleunigt werden.
- Die Voraussetzungen für ein attraktives und vernetztes Angebot im **Luftverkehrsmarkt** müssen verbessert werden.
- Die **Radverkehrsinfrastruktur** muss zu durchgängigen Netzen mit hoher Verkehrssicherheit weiterentwickelt werden.
- Die Bedürfnisse von **Fußgängerinnen und Fußgängern** müssen bei der Gestaltung des öffentlichen Raums stärker berücksichtigt werden.

Eine verlässliche **Mobilitätsinfrastruktur** bereitstellen



Wer heute in Deutschland mobil ist – egal ob mit dem Fahrrad, mit Bus oder Bahn, mit dem Auto oder per Flugzeug – erlebt immer wieder, dass **unsere Infrastrukturen an vielen Stellen den heutigen und künftigen Anforderungen des Verkehrs nicht**

gewachsen sind. So verursachen zahlreiche Engpässe und Brückensperrungen im Autobahnnetz enorme Zeitverluste und belasten die Autofahrerinnen und Autofahrer, die Wirtschaft und die Anwohnerinnen und Anwohner. Wichtige Schienenverbindungen befinden sich in schlechtem Zustand, die Pünktlichkeitswerte der Bahn sind inakzeptabel.

Wir als Gesellschaft haben seit Langem zu wenig in die Verkehrswege investiert. In der Folge ist der **Investitionsbedarf bei Schiene, Straße und Wasserstraße gewaltig.** Neben der dringend erforderlichen umfangreichen Sanierung der Bestandsnetze bleibt dabei ausdrücklich auch ein gezielter Aus- und Neubau unverzichtbar, um Kapazitätsengpässen zu begegnen. Dabei unterstützt der ADAC ehrgeizige Wachstumsziele für die Schiene und fordert gleichzeitig eine realistische Infrastrukturlpolitik: Knapp drei Viertel der Verkehrsleistung im Güterverkehr werden mit dem Lkw abgewickelt, im Personenverkehr werden rund 80 Prozent der Verkehrsleistung mit dem Pkw erbracht. Auch wenn es gelingt, Schiene und Wasserstraße zu stärken und weitere Verkehre zu verlagern, bleiben Pkw und Lkw auch in Zukunft die mit großem Abstand wichtigsten Verkehrsmittel. **Deutschland braucht deshalb nicht nur mehr Bahn, sondern auch ein leistungsfähiges**

Straßenzustand verbessern

„Ich empfinde den schlechten Straßenzustand beim Autofahren als (sehr) belastend.“

2023

52 %

2024

64 %



Quelle: ADAC e. V., 2024
Basis: ADAC Mitglieder

Straßennetz und den gezielten Ausbau von Kapazitäten. Der Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 muss diese Prioritäten spiegeln. Außerdem fordert der ADAC eine auskömmliche und planbare, mehrjährig angelegte Infrastrukturfinanzierung sowie Planungs- und Genehmigungsprozesse, die auf eine ebenso sichere und umweltfreundliche wie schnelle Umsetzung angelegt sind. Angesichts knapper Mittel ist dabei eine Priorisierung von Bestandserhalt und Engpassbeseitigung ebenso unausweichlich wie eine striktere Prioritätensetzung bei den verbleibenden Neubauprojekten.

➔ Priorisierung von Sanierung und Engpassbeseitigung an den Bundesfernstraßen

Die anstehende **Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplanung bis 2040** setzt den Rahmen für den Erhalt und die Weiterentwicklung unserer Verkehrsinfrastruktur in den kommenden Jahrzehnten. Es gilt, dort die richtigen Prioritäten zu setzen: Noch mehr als beim Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 müssen die Schwerpunkte auf Erhalt und **Modernisierung** der bestehenden Verkehrsinfrastruktur sowie auf der **Beseitigung von Engpässen** auf den hoch belasteten Hauptverkehrsachsen und an wichtigen Knotenpunkten liegen. Angesichts wachsender Verkehre auf der Straße hält der ADAC auch darüber hinaus **gezielte Aus- und Neubauprojekte** für notwendig. Einen kategorischen Stopp von Fernstraßen aus- und -neubau lehnt der ADAC ab. Gleichwohl bedarf es angesichts der knappen Haushaltsmittel und eines höheren Bedarfs für den Erhalt einer **strikeren Prioritätensetzung bei Aus- und Neubau.** Um Bürgerinnen und Bürgern ebenso wie den Regionen Planbarkeit zu ermöglichen, ist eine erneute Überzeichnung der Bedarfspläne, wie beim BVWP 2030, zu vermeiden. Zur Maßnahmenpriorisierung selbst sind die ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnisse weiterhin sinnvoll, insbesondere innerhalb möglicher Projektkategorien, wie z. B. Schienenprojekte, Engpassbeseitigung Autobahn und Ortsumgehungen. Zukünftig sollte die Verkehrswegeplanung der zunehmenden Unsicherheit in den langfristigen Verkehrsprognosen besser Rechnung tragen, beispielsweise durch **kürzere Planungshorizonte, häufigere Überprüfungen oder eine rollierende Planung.**

→ Eine verlässliche Finanzierung für die Bundesverkehrswege schaffen

Trotz angespannter Haushaltslage müssen der Erhalt und die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur in den nächsten Jahren eine größere finanzielle Priorität in der Ausgabenpolitik des Bundes erhalten. Ohne Mobilität, ohne zuverlässige und leistungsfähige Verkehrsnetze werden wir Wohlstand und Beschäftigung für die Menschen in Deutschland nicht sichern können. Der Straßenverkehr hat hierbei eine tragende Rolle. Der Sanierungsstau bei Brücken im Fernstraßennetz steht exemplarisch für den Investitionsstau im Straßennetz. Es bedarf einer **gesicherten, dauerhaft höheren und mehrjährigen Finanzierung für Investitionen in Autobahnen und Bundesstraßen**. Diese schafft die erforderliche Planbarkeit für das Infrastrukturmanagement, für Behörden, Planungsbüros und die Baubranche und gibt auch den Verbraucherinnen und Verbrauchern sowie den Unternehmen Orientierung. Zur Absicherung des Investitionsniveaus hält der ADAC verkehrsträgerspezifische Finanzierungskreisläufe für sachgerecht und fordert deshalb eine **Rückkehr zum Finanzierungskreislauf Straße**: Die Zweckbindung des Infrastrukturanteils der Lkw-Mauteinnahmen für die Fernstraßen, die zuletzt aufgehoben worden war, sollte wieder eingeführt werden. Ob der vorgeschlagene Weg eines Infrastrukturfonds die Probleme der Infrastrukturfinanzierung lösen kann und wie eine Finanzierungsstruktur aussehen soll, bedarf der Prüfung. **Eine Privatisierung der Infrastruktur lehnt der ADAC entschieden ab**, da diese als Teil der Daseinsvorsorge eine ureigene Staatsaufgabe ist.

Substanzverzehr bei kommunalen Straßen aufhalten Einschätzung der Kommunen



Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik im Auftrag des ADAC e.V., 2024

→ Kommunale Infrastruktur in den Blick nehmen

Der seit vielen Jahren andauernde Verfall der kommunalen Infrastruktur ist für viele Bürgerinnen und Bürger täglich erfahrbar. Umwegverkehre bei Sperrungen und höhere Unfallrisiken für alle Verkehrsteilnehmenden sind die Folge. Insgesamt beträgt der Investitionsbedarf für Erhalt und Erweiterung von Schienennetzen und Straßen in Städten, Landkreisen und Gemeinden bis 2030 rund 372 Milliarden Euro. Mit rund 283 Milliarden Euro entfällt der deutlich größte Teil auf den Nachhol- und Ersatzbedarf bei der Straßenverkehrsinfrastruktur der Kommunen. Fast jede zweite Straßenbrücke in den Kommunen ist in keinem guten Zustand. Diese Situation ist nicht mehr tragbar. Moderne, leistungsfähige kommunale Verkehrsnetze sind das Rückgrat der Alltagsmobilität – für Auto- und Radfahrende, Fußgänger oder Nutzerinnen des ÖPNV. Wenn kommunale Verkehrswege nicht intakt sind, kommt Alltagsmobilität zum Stillstand. Erhalt, Erneuerung und Umbau der kommunalen Infrastruktur müssen finanziell gewährleistet sein. Der Bund sollte überprüfen, inwiefern bereits bestehende Instrumente, wie die **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)/Regionalisierungsmittel verstetigt und gestärkt werden können, um Länder und Kommunen entsprechend zu unterstützen**. Genau wie der Bund müssen auch die Länder ihrer Finanzierungsverantwortung gerecht werden.

Kernforderungen

- **Erhalt und Modernisierung der Infrastruktur für alle Verkehrsnetze** müssen eine größere finanzielle Priorität in den Ausgaben des Bundes erhalten.
- Die Modernisierung des in Teilen maroden **Brückenbestandes** muss beschleunigt werden.
- Die anstehende **Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplanung** bis 2040 sollte Autofahrerinnen und Autofahrern verlässliche Orientierung über zu erwartende Projekte geben.
- **Gezielte Aus- und Neubauprojekte im Fernstraßennetz bleiben notwendig**, einen kategorischen Stopp lehnen wir ab.
- Es bedarf einer **gesicherten, dauerhaft höheren und mehrjährigen Finanzierung** für Investitionen in Autobahnen und Bundesstraßen.
- **Der Finanzierungskreislauf Straße ist wiederherzustellen**, der Infrastrukturanteil der Lkw-Maut muss für Bundesfernstraßen zweckgebunden sein.
- Eine **Privatisierung der Infrastruktur** darf es nicht geben.

Die Verkehrssicherheit weiter verbessern

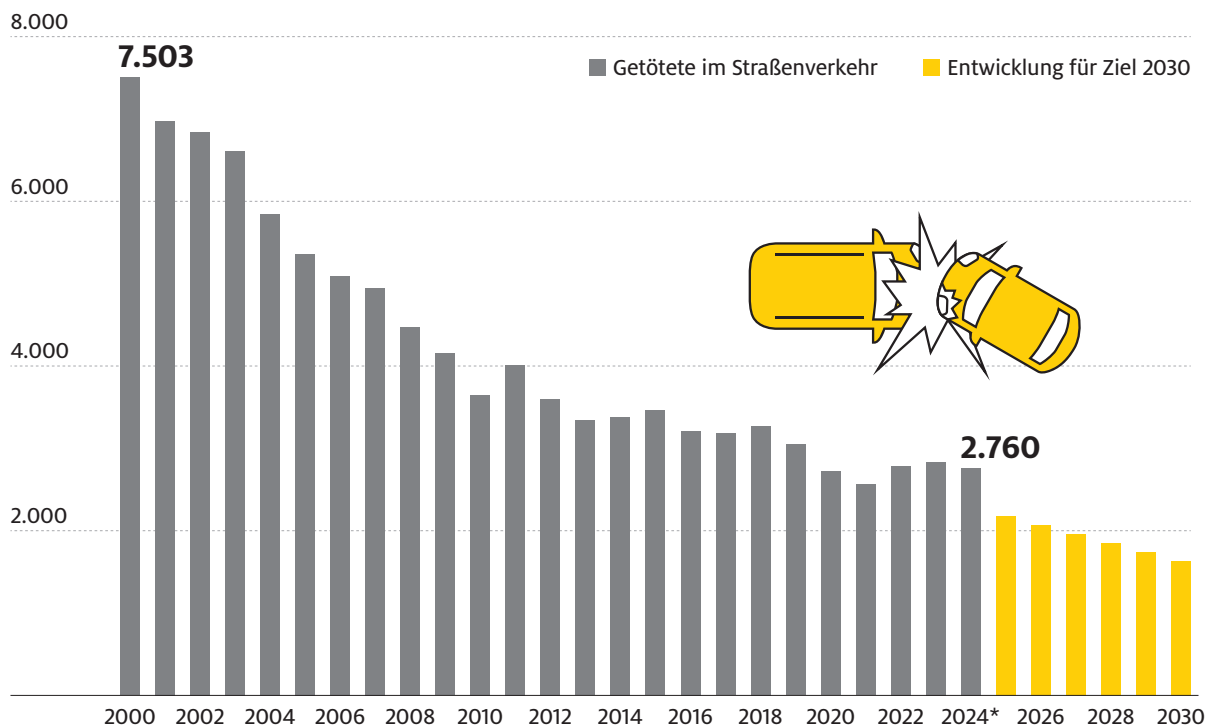


Die Förderung der Verkehrssicherheit gehört für viele Menschen zu den wichtigsten Aufgaben der Verkehrspolitik. Deshalb unterstützt der ADAC das politisch gesetzte Ziel, die Zahl der Verkehrstoten im Rahmen der „Vision Zero“ bis 2030 um 40 Prozent zu senken und die Zahl der Schwerverletzten erheblich zu reduzieren. Seit 2022 steigt jedoch die Zahl der Menschen, die bei Unfällen im Straßenverkehr verletzt oder getötet werden, wieder an. Diese Entwicklung muss uns alarmieren. Die kommende Bundesregierung muss deshalb **der Verkehrssicherheit konsequent eine hohe Priorität einräumen**. Im Bereich der Fahrzeugtechnik wurden in den letzten Jahren verschiedene **Assistenzsysteme** in Neufahrzeugen mit hoher Relevanz für die Verkehrssicherheit Pflicht. Darüber hinaus hat die Politik erheblichen Einfluss auf die **Sicherheitswirkung der Infrastruktur**, zum Beispiel die Entschärfung von Unfallschwerpunkten

auf Landstraßen, den Ausbau von Lkw-Stellplätzen entlang von Autobahnen oder die Qualität der Rad- und Fußinfrastruktur. Im Bereich des Verhaltens wurden mit der Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung gerade erst wichtige Weichen gestellt. Nun sollte die Bundespolitik insbesondere auf mehr Maßnahmen zur **Sensibilisierung, Gefahrenaufklärung und Eigenverantwortung** aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer setzen. Mehr Aufmerksamkeit lässt sich im Straßenraum zwar nicht verordnen, aber mit Kampagnen fördern, um mehr Rücksicht zu erzeugen. Darüber hinaus ist eine intensive **Aufklärung** über die potenziellen Gefahren von Cannabiskonsum im Straßenverkehr dringend erforderlich. Weitere Akzente in der Verkehrssicherheitspolitik müssen gesetzt werden bei der Modernisierung der Ausbildung von Fahranfängerinnen und -anfängern, aber auch beim Erhalt der Mobilität von älteren Menschen.

Für Verkehrssicherheitsziel 2030 zusätzliche Impulse setzen

Entwicklung der Anzahl Getöteter im Straßenverkehr



Quelle: Destatis; eigene Darstellung und Berechnung
* ADAC Schätzung

→ Fahranfängerausbildung modernisieren

Junge Menschen mit typischerweise wenig Fahrerfahrung verunglücken überdurchschnittlich häufig im Straßenverkehr. Das dürfen wir nicht hinnehmen. Um ihre Sicherheit zu erhöhen, fordert der ADAC, die **Fahranfängerausbildung** auf Grundlage aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse sowie moderner Lern- und Lehrmethoden weiter zu optimieren und zu professionalisieren. Hier besteht dringender Handlungsbedarf für die kommende Bundesregierung: Beim **Begleiteten Fahren** mit 17 (BF 17) ist nachgewiesen, dass ein langer Lernzeitraum eine hohe Sicherheitswirkung hat. Deshalb fordert der ADAC, alle Hürden abzubauen, die es Fahranfängerinnen und -anfänger erschweren, die Phase des Begleiteten Fahrens möglichst früh zu beginnen und weitgehend auszuschöpfen. Wegen der gestiegenen Ausbildungsdauer sollte deshalb das Mindestalter für die Antragstellung zum Pkw-Führerschein von aktuell 16,5 Jahren auf 16 Jahre abgesenkt werden.

Zusätzlich fordert der ADAC seit Langem, dass auch die Hochrisikophase nach dem Führerscheinwerb strukturiert begleitet werden muss. Es muss die gesetzliche Möglichkeit geschaffen werden, eine **Monitoring-Phase** mit professionell begleiteten Feedbackfahrten einzuführen, in denen Fehlentwicklungen erkennbar werden und in denen die Fahranfängerinnen und -anfänger lernen, ihre eigene Fahrkompetenz besser einzuschätzen.

Eine Modernisierung der Fahranfängerausbildung muss außerdem dem enormen **Anstieg der Führerscheinkosten entgegenwirken**. Der Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse B hat sich innerhalb weniger Jahre deutlich verteuert und entwickelt sich aufgrund der gestiegenen Kosten zusehends zum Hindernis für den Zugang junger Menschen zu individueller Mobilität. Ursächlich sind vor allem rückläufige Kapazitäten an Fahrschulen bei nahezu

konstanter Nachfrage. Zur Kostensenkung und Entlastung der Fahrschulen sollte künftig mehr Flexibilität bei der Vermittlung der Lerninhalte bestehen, zum Beispiel durch die Möglichkeit zum **virtuellen Theorieunterricht** und dem **Einsatz von Fahrsimulatoren** zum Erlernen der „Schaltkompetenz“. Dadurch lassen sich die Kosten für den Fahrschulbetrieb senken, ohne die Qualität der Ausbildung zu gefährden. Um die Kosten zu dämpfen, muss auch dem drohenden **Fachkräftemangel auf Seite der Fahrschulen** entgegengewirkt werden. Dazu kann etwa die Fahrlehrerausbildung in einem dualen System beitragen. Gleichzeitig müssen mehr Prüfkapazitäten aufgebaut werden, dazu sollten die Voraussetzungen für Sachverständige im Prüfwesen angepasst werden.

→ Potenziellen Risiken für den Straßenverkehr aus Cannabiskonsum entgegenwirken

Die Teillegalisierung von Cannabis darf keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit in Deutschland haben. Nach Auffassung des ADAC muss allen Autofahrenden unmissverständlich klar sein: „**Wer fährt, kiff nicht!**“, denn der Konsum von Drogen kann die Wahrnehmung verändern und unter anderem das Reaktionsvermögen negativ beeinflussen. Die Fahrsicherheit wird dadurch eingeschränkt, das Unfallrisiko im Straßenverkehr steigt. Um dem vorzubeugen, muss die Politik handeln: Alle, die Cannabis konsumieren oder dies in Betracht ziehen, **müssen sich der potenziellen Gefahren im Straßenverkehr bewusst sein**. Da die Aufnahme des Wirkstoffs im Hinblick auf die Bestimmung der Dosis komplex ist und es keine klare Beziehung zwischen konsumierter Dosis und Wirkung gibt, können Konsumierende die Beeinträchtigungen, die mit dem Konsum einhergehen, kaum realistisch abschätzen. Der ADAC fordert deshalb die Politik auf, eine **intensive Aufklärung der Bevölkerung** zu den erhöhten Unfallrisiken anzuschieben.

Dem Kostenanstieg in der Fahranfängerausbildung entgegenwirken

„Wie viel hat dein Pkw-Führerschein (Klasse B) insgesamt gekostet?“

■ < 2.500 € ■ 2.500 € bis < 3.500 € ■ 3.500 € bis < 4.500 € ■ 4.500 € oder mehr ■ weiß ich nicht mehr

Dauer des Führerscheinbesitzes: 3 bis 4 Jahre



Dauer des Führerscheinbesitzes: 6 Monate oder weniger



Quelle: ADAC e. V., 2023; ungleich 100%: rundungsbedingt

Zudem müssen mögliche Folgen der Teillegalisierung auf das Unfallgeschehen durch ein **strenges Monitoring** begleitet werden, damit gegebenenfalls rechtzeitig gegengesteuert werden kann. Dafür ist es erforderlich, entsprechende Daten und Unfallstatistiken mit Bezug zur Anhebung des THC-Grenzwertes im Straßenverkehr zu erheben und auszuwerten sowie begleitende wissenschaftliche Studien und Forschungsprojekte aufzusetzen.

Aus Sicht des ADAC müssen ferner **rechtliche Unklarheiten** beseitigt werden, die derzeit insbesondere mit Blick auf die Bewertung der Fahreignung von Cannabiskonsumentinnen und -konsumenten bestehen. Sowohl für die Anordnung als auch für die Durchführung einer medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) sind dringend und zeitnah klare Vorgaben erforderlich.

➔ Den Zugang von Seniorinnen und Senioren zur Automobilität erhalten

Für viele ältere Menschen ist das regelmäßige oder gelegentliche Autofahren unerlässlich, um mobil zu bleiben und um den Alltag selbstbestimmt zu gestalten. Häufig wird in diesem Zusammenhang die Fahreignung von Per-

sonen über 75 Jahren grundsätzlich angezweifelt, da diese Gruppe bei einem Unfallereignis überdurchschnittlich oft als Verursacherin verantwortlich gemacht wird. Der moderate Anstieg der Unfallzahlen bei Seniorinnen und Senioren ist allerdings immer im Kontext des demografischen Wandels zu beurteilen. So besteht zwar mit zunehmendem Alter ein höheres, aber kein außergewöhnliches Unfallrisiko bei älteren Menschen. Trotzdem kommt immer wieder die Forderung auf, für ältere Menschen verpflichtende medizinische Untersuchungen bei der Ausstellung und Erneuerung des Führerscheins einzuführen. Dies ist derzeit auch auf europäischer Ebene bei der Überarbeitung der Führerscheinrichtlinie der Fall. Der ADAC hält solche verpflichtenden Untersuchungen für unverhältnismäßig und fordert die kommende Bundesregierung auf, sich in Brüssel für **nationale Flexibilität bei der Ausgestaltung der Führerscheinregeln für ältere Menschen** einzusetzen. Aus Sicht des ADAC kann, auch wenn altersbedingte individuelle Leistungseinbußen mit steigendem Alter möglich sind, nicht allein vom Alter pauschal auf die Fahreignung geschlossen werden. Die **anlassbezogene Begutachtung**, so wie sie heute in Deutschland praktiziert wird, hat sich bewährt. Freiwillige unterstützende Elemente, wie ein Fahr-Fitness-Check, können darüber hinaus niedrigschwellig einen positiven Beitrag zum Erhalt der eigenen Fahrfähigkeiten und zur Verkehrssicherheit leisten.

Kernforderungen

- Die **Kosten des Führerscheinerwerbs** dürfen nicht weiter so rasant steigen. Dafür muss die Ausbildung modernisiert werden, z. B. durch digitale Unterrichtseinheiten und die Möglichkeit zum Einsatz von Simulatoren.
- Das Mindestalter für die **Antragstellung zum Pkw-Führerschein sollte auf 16 Jahre** abgesenkt werden, damit junge Menschen die Ausbildungsphase früher beginnen und dadurch die volle Begleitphase ausschöpfen können.
- **Nach dem Führerscheinerwerb sollte eine Monitoring-Phase** mit professionell begleiteten Maßnahmen zur Selbsteinschätzung der Fahrkompetenz implementiert werden.
- Mögliche **Folgen von Cannabiskonsum für das Unfallgeschehen** müssen erfasst und untersucht werden. Über die potenziellen Gefahren muss intensiv aufgeklärt werden.
- Deutschland muss auf Europäischer Ebene **flexible Führerscheinregelungen für ältere Menschen** einfördern. Verpflichtende medizinische Untersuchungen für ältere Fahrerinnen und Fahrer dürfen nicht gesetzlich festgeschrieben werden.

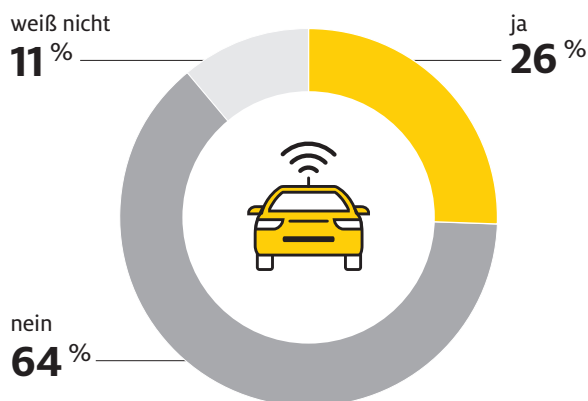
Mobilität **vernetzt und digital** weiterentwickeln



Die Industrie hat sich auf den Weg gemacht, Fahrzeuge vollumfänglich zu digitalisieren und miteinander, mit der Infrastruktur und mit den Nutzerinnen und Nutzern zu vernetzen. Zwar ist der Großteil des Fahrzeugbestands erst in geringem Umfang digital und vernetzt unterwegs, doch diese Entwicklung wird in den kommenden Jahren Fahrt aufnehmen. Die Erwartungen, die damit einhergehen, sind groß: mehr Verkehrssicherheit, mehr Komfort, innovative und attraktive Produkte und Mobilitätsdienste sowie mehr CO₂-Einsparungen etwa durch smartere Verkehrsführung und höhere Planbarkeit von Mobilitätsflüssen. **Damit sich diese Potenziale entfalten und gleichzeitig Risiken für Datenschutz oder Cybersicherheit eingedämmt werden können, muss die Politik jetzt den notwendigen Rahmen schaffen.** Auf die verkehrspolitische Digital-Agenda, welche die kommende Bundesregierung auf europäischer Ebene vorantreiben muss, gehört ein technischer Rahmen für eine schnellere Etablierung von kooperativen, intelligenten Verkehrssystemen (C-ITS) ebenso wie eine Regulierung für einen fairen wettbewerblichen Zugang zu Fahrzeugdaten, -funktionen und -ressourcen. Auf nationaler Ebene sollten die Arbeiten an einem modernen Computerstrafrecht wieder aufgenommen werden. Dieses ist dringend nötig, damit die IT-Sicherheitsforschung und Verbraucherschutzorganisationen einen sicheren Rechtsrahmen haben, in dem sie IT-Sicherheitslücken oder Datenschutzverstöße aufspüren können.

Vernetzte Autos sind heute schon relevant

„Ist Ihr Auto vernetzt?“



Quelle: FIA-Umfrage 2023, Angaben für Deutschland; ungleich 100%: rundungsbedingt

→ Technische Rahmenbedingungen für kooperative Verkehrssysteme schaffen

Der Begriff **C-ITS** steht für kooperative, intelligente Verkehrssysteme. Dabei tauschen Fahrzeuge, Verkehrsteilnehmende und Infrastruktur Informationen aus, etwa um gemeinsam Gefahren abzuwehren, den Fahrkomfort zu verbessern, das fahrerlose Fahren zu unterstützen oder um den Verkehrsablauf effizienter zu gestalten. Je mehr Einheiten teilnehmen, desto wirksamer wird das System. Derzeit kommen verschiedene C-ITS-Lösungen auf den Markt. Sie unterscheiden sich in Kommunikationstechnologie und Systemdesign, aber auch in der Frage, ob ein offenes, herstellerübergreifendes System oder eine proprietäre Lösung einzelner Kfz-Hersteller angestrebt wird. Dies trägt zu einer Silobildung bei: Fahrzeuge unterschiedlicher Hersteller können nicht miteinander kommunizieren. Sollte sich abzeichnen, dass der Wettbewerb die Zersplitterung des C-ITS Marktes nicht verhindert, sollte Deutschland auf europäischer Ebene eine **Regulierung zumindest der sicherheitswirksamen Anwendungsfälle in einem herstellerübergreifenden, offenen Cloud-System vorantreiben.** Die gemeinsame Cloud-Lösung sollte über einen delegierten Rechtsakt zur europäischen ITS-Richtlinie reguliert werden. Um die Vorteile von C-ITS möglichst schnell für viele Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer erlebbar zu machen, wäre eine schnelle und bevorzugte Ausrüstung von Einsatzfahrzeugen und Sonderflotten sinnvoll.

→ Einen fairen Fernzugang zu Daten im Fahrzeug ermöglichen

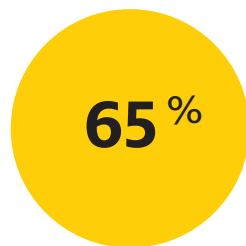
Die Hoheit über die Daten, die moderne Pkw kontinuierlich durch Sensoren und Steuergeräte generieren, sollte bei den Fahrzeughalterinnen und -haltern liegen. Sie sollten frei entscheiden, wem sie Zugriff auf ihre Daten geben und von welchem Anbieter sie Dienstleistungen rund um vernetzte Fahrzeuge (etwa Fahrzeugreparaturen, Pannenhilfe etc.) in Anspruch nehmen möchten. De facto sind es heute jedoch die Fahrzeughersteller, die den Zugang zu den Daten kontrollieren und den Fernzugriff über eigene IT-Plattformen außerhalb des Pkw (Hersteller-Backend) steuern. Dadurch kann es zu Wettbewerbsverzerrungen kommen, wenn etwa ein Hersteller Informationen darüber erhält, ob ein Auto auch in einer freien Werkstatt gewartet wird. Weniger Wettbewerb führt zu weniger Wahlfreiheit, zu weniger Innovation und letztlich

zu höheren Preisen für Leistungen rund um das Fahrzeug, wie etwa Versicherungen, Werkstattleistungen oder Ersatzteile. Das neue EU-Datengesetz wird das Problem allein nicht lösen: Es setzt zwar einen übergeordneten gesetzlichen Rahmen, trägt der Komplexität von modernen Pkw jedoch nicht ausreichend Rechnung. **Deshalb bedarf es für den Automobilsektor einer eigenen Regulierung**, die gesetzlich die Entscheidungsfreiheit der Verbraucherinnen und Verbraucher festschreibt und **einen sicheren, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu fahzeuggenerierten Daten, Funktionen und Ressourcen** schafft. Hierfür muss sich Deutschland auf EU-Ebene stark machen.

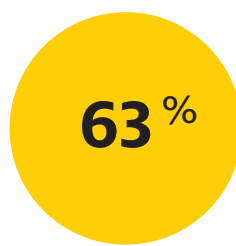
Wahlfreiheit und Datensouveränität bei Diensten zum vernetzten Fahrzeug gewährleisten

Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen (stark) zu?

Ich möchte die Telematikanbieter selbst aussuchen können



Ich möchte die Telematikanbieter wechseln können



Quelle: FIA-Umfrage 2023; Angaben für Deutschland

→ Computerstrafrecht modernisieren und Aufspüren von IT-Sicherheitslücken erleichtern

Fahrzeuge werden immer mehr zu fahrenden Computern, weil immer mehr Sensoren und Steuergeräte verbaut werden. Mit der Komplexität von IT-Systemen in vernetzten Fahrzeugen steigt das Risiko von Sicherheitslücken, die schwere Folgen für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer haben können. Deshalb haben es sich IT-Sicherheitsforscherinnen und -forscher sowie Verbraucherschutzorganisationen zur Aufgabe gemacht, mögliche Sicherheitslücken oder Datenschutzvergehen bei vernetzten Fahrzeugen aufzuspüren und zu melden. Diese Art des „**Ethical Hacking**“ führt langfristig zu einer Verbesserung der IT-Sicherheit im Straßenverkehr. Sie ist essenziell für den Schutz von Autofahrerinnen und Verbrauchern und sorgt dafür, dass Datenschutzbestimmungen besser eingehalten werden. Dennoch sind unter dem derzeitigen Computerstrafrecht diese Arten von IT-Sicherheitsforschung und Verbraucherschutztests einem Strafbarkeitsrisiko ausgesetzt. Deshalb fordert der ADAC eine **Modernisierung des Computerstrafrechts**. Bei der Sanktionierung von Straftaten im Zusammenhang mit Computern muss für gezielte Schwachstellenforschung von IT-Sicherheitsexpertinnen und -experten ebenso wie für das Aufspüren von Datenschutzverstößen im Sinne des Verbraucherschutzes eine Tatbestandsausnahme eingeführt werden, soweit das „Hacking“ mit Feststellungs- und Unterrichtsabsicht erfolgt.

Kernforderungen

- Für größte Wirksamkeit und schnelle Marktdurchdringung im C-ITS-Markt sollte ein herstellerübergreifendes **Cloud-System** errichtet und betrieben werden.
- **Einsatzfahrzeuge und Sonderflotten** sollten schnell und bevorzugt mit C-ITS-Systemen ausgerüstet werden.
- Verbraucherinnen und Verbraucher müssen frei darüber entscheiden dürfen, wer **Zugriff auf fahzeug-generierte Daten, Funktionen und Ressourcen** erhält. Deutschland muss sich auf EU-Ebene für eine Sektorregulierung des Zugangs zu Fahrzeugdaten einsetzen.
- Das **Computerstrafrecht muss modernisiert werden**, damit gezielte **Schwachstellenforschung von Sicherheitsexpertinnen und -experten** und das **Aufspüren von Datenschutzverstößen** im Sinne des Verbraucherschutzes möglich ist.

Den **Tourismusstandort** Deutschland stärken



Die Reiselust der Deutschen ist ungebrochen: Fast 70 Prozent der Menschen unternehmen mindestens eine Urlaubsreise pro Jahr. Dabei verreisen die Deutschen nach wie vor am liebsten im eigenen Land. **Der ADAC setzt**

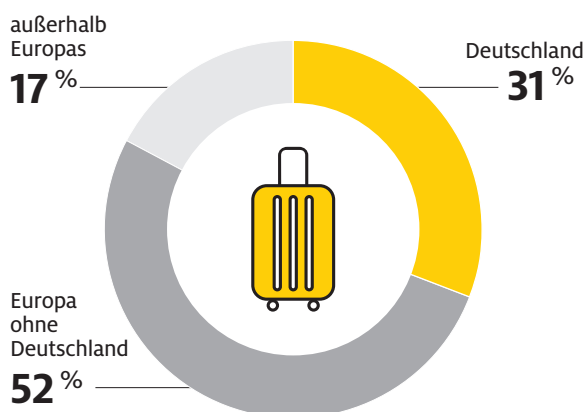
sich dafür ein, dass Deutschlandurlaub auch künftig attraktiv bleibt und Deutschland sich als Destination auch in der Zukunft weiter positiv entwickeln kann – mit einer leistungsfähigen touristischen Infrastruktur und attraktiven und gleichzeitig bezahlbaren Angeboten am Urlaubsort. Dafür zu sorgen, dass alle hierfür notwendigen Faktoren ineinandergreifen, ist jedoch politisch eine Herausforderung: Nicht nur ist die Tourismusbranche heterogen und somit von unterschiedlichsten Akteuren und Bedürfnislagen geprägt. Auch die politischen Zuständigkeiten sind verstreut über Ressorts und föderale Ebenen hinweg angesiedelt. Deshalb sieht der ADAC auch für die kommenden Jahre politischen Handlungsbedarf: Es muss weiter an der verbesserten Koordination politischer Maßnahmen, die den Tourismus betreffen, gearbeitet werden. Ebenso muss gewährleistet sein, dass touristische Belange in den verschiedensten fachpolitischen Entscheidungen ausreichend berücksichtigt werden – etwa wenn es um den Erhalt und Ausbau spezifisch touristischer Infrastrukturen geht. Vor allem aber braucht auch die touristische Mobilität leistungsfähige Infrastrukturen und verlässliche, bezahlbare Verkehrsangebote für Straße, Wasserstraße, Schiene und Luftverkehr.

→ **Infrastrukturen für Reiseverkehr fit machen und weiterentwickeln**

Tourismus funktioniert nicht ohne Mobilität. Reisende sind auf leistungsfähige Infrastrukturen angewiesen – egal ob sie mit dem Auto, per Bahn, Schiff oder Flugzeug unterwegs sind. Störungen und Engpässe im Mobilitätssystem Deutschlands verursachen erhebliche Kosten für Reisende und Tourismuswirtschaft und schaden dem Tourismusstandort Deutschland. Der ADAC fordert deshalb, dass die **Verkehrspolitik ausdrücklich auch den Reiseverkehr mit seinen typischen saisonalen Spitzen und den spezifischen touristischen Routen in den Blick nehmen muss**. Auch der Tourismus in Deutschland braucht mehr und bessere Angebote bei **Bahn und ÖPNV ebenso wie eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur**. Denn das am meisten genutzte Verkehrsmittel für Urlaub und Freizeit ist für die Deutschen auch weiterhin das Auto. Mehr mit der Bahn zu verreisen, ist für etwa ein Drittel der Deutschen vorstellbar. Jedoch kann der **grenzüberschreitende Personenverkehr** seine Potenziale für Bahnreisen in europäische Nachbarländer nicht ausschöpfen, weil verbesserte Anbindungen im deutschen Schienennetz auf sich warten lassen. Beispielhaft zu nennen sind die Hinterlandanbindungen der Fehmarnbeltquerung nach Dänemark und Schweden, Strecken in Richtung Polen und Tschechien sowie mit besonderer Dringlichkeit die Zulaufstrecken in

Reiseland Deutschland weiterentwickeln

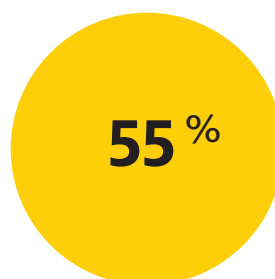
„Wo haben Sie Ihren Haupturlaub 2024 verbracht?“



Quelle: ADAC e. V., 2025

Pkw auch im Urlaub Verkehrsmittel Nummer 1

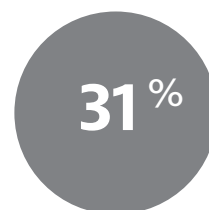
„Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich im Urlaub?“



Quelle: ADAC e. V., 2024

Fast ein Drittel der Deutschen zum Umstieg auf die Bahn bereit

„Ich wäre bereit, im Urlaub für mehr Strecken die Bahn zu nutzen“



Richtung Schweiz und Österreich für den Alpen transit. Der ADAC fordert deshalb unter anderem eine zeitnahe Lösung für die Bahn-Zuführung zum Brenner-Basistunnel. Über den Bau der neuen Trasse für den Nord-Zulauf bedarf es nach der Bundestagswahl schnellstmöglich einer Entscheidung auf Bundesebene, um perspektivisch den Straßenverkehr über die Alpen zu entlasten.

Zunehmende Engpässe erleben auch **Flugreisende** von und nach Deutschland: Durch die Anhebung der Luftverkehrsteuer sowie bevorstehende Anhebungen der Luftsicherheits- und Flugsicherungsgebühren wird der Luftverkehrsstandort Deutschland für Fluggesellschaften zunehmend unattraktiver. Dadurch kommt es zu Streckenstreichungen, einer Konsolidierung im Markt und einem reduzierten Wettbewerb auf den verbleibenden Routen. Für die Passagiere resultieren daraus steigende Flugpreise und ein ausgedünntes Angebot. Dem muss politisch entgegengewirkt werden, die **Gebührenpolitik sollte überprüft werden**.

➔ Den Anstieg der Urlaubskosten bremsen

Die Kostensteigerungen der vergangenen Jahre treffen in besonderer Weise auch den Tourismus. Die höheren Preise bei Kraftstoffen, Flugtickets, aber auch in der Gastronomie und bei Übernachtungen haben den Urlaub spürbar verteuert. Ursache waren und sind die allgemeine Inflationsentwicklung, die hohen Energiepreise, der Fachkräftemangel, aber auch politische Entscheidungen wie CO₂-Bepreisung, die Rückkehr zum vollen Mehrwertsteuersatz in der Gastronomie, Gebührenerhöhungen im Luftverkehr oder bürokratische Lasten für die touristischen Anbieter. Die Folgen treffen die Menschen mit Blick auf ihre Reisemöglichkeiten unterschiedlich schwer – die soziale Schere im Tourismus wird größer: Während eine Mehrheit der Reisenden es sich trotz der Teuerungen weiter leisten kann, ihr Reisebudget beizubehalten oder sogar auszuweiten, müssen sich auf der anderen Seite immer mehr Menschen beim Urlaub einschränken oder ganz auf Reisen verzichten. **Der ADAC fordert die Politik auf, hier gegenzusteuern. Urlaub, Erholung und eine Auszeit vom Alltag sind für alle Bürgerinnen und Bürger gleichermaßen wichtig, unabhängig vom Haushaltseinkommen.** Die steigenden Belastungen aus dem CO₂-Preis müssen kompensiert und die steigenden Gebühren im Luftverkehr überprüft werden. Jeglicher Diskussion über neue Abgaben oder höhere Steuern für Autofahrerinnen und Autofahrer ist eine klare Absage zu erteilen. Abzulehnen ist auch die in immer mehr Städten erhobene Bettensteuer. Sie verteuert Übernachtungen für die Reisenden, ohne dass damit erkennbare Vorteile verbunden sind, und beschert den Unternehmen zusätzliche Verwaltungsaufwände.

Ein Viertel der Deutschen rechnet für das Jahr 2025 mit weniger Urlaubsbudget als für 2024

„Wie schätzen Sie das finanzielle Budget ein für Ihren Urlaub im Jahr 2025 gegenüber dem verfügbaren Budget im Jahr 2024 / bei Ihrem letzten Haupturlaub?“

„Ich werde 2025 voraussichtlich ...

... deutlich mehr Budget haben.“

6 %

... etwas mehr Budget haben.“

17 %

... ungefähr gleich viel Budget haben.“

49 %

... etwas weniger Budget haben.“

12 %

... deutlich weniger Budget haben.“

12 %

„Sie haben angegeben, dass Sie 2025 tendenziell weniger Budget für Ihren Urlaub zur Verfügung haben werden. Wie wird sich das voraussichtlich auf Ihren Urlaub auswirken?“

„Ich werde 2025 voraussichtlich ...

... gar nicht in den Urlaub verreisen.“

32 %

... weniger oder kürzer in den Urlaub verreisen.“

17 %

... zusehen, dass ich preisgünstiger reise.“

16 %

... versuchen, an den Kosten vor Ort zu sparen.“

12 %

... eher in Deutschland verreisen.“

10 %

... eher Urlaub zu Hause machen, ggf. mit Tagesausflügen in die Umgebung.“

7 %

Sonstiges/keine Angabe

4 %

Quelle: ADAC e.V., 2025; ungleich 100%: rundungsbedingt

→ Die Nationale Tourismusstrategie weiterentwickeln

Über die letzten zwei Legislaturperioden hat die Nationale Tourismusstrategie zunehmend Form angenommen. Sie hat das Ziel, einen ganzheitlichen Ansatz zu schaffen, um Deutschland als Destination zukunftsfähig zu machen und die dafür notwendigen politischen Akteure und Maßnahmen besser zu koordinieren. Dieser Prozess ist nicht beendet und muss in der nächsten Legislaturperiode fortgeführt werden. Dabei sollte auch die **Ableitung konkreter politischer Maßnahmen zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Tourismus in Deutschland** mit im Fokus stehen. Zudem sollte der strukturierte Dialog zwischen der Bundespolitik, der Landespolitik und der Branche aufrechterhalten werden, der in der **Nationalen Plattform Zukunft des Tourismus (NPZT)** seit 2023 eine Form erhalten hat. Auch hat es sich aufgrund des Querschnittscharakters der Tourismuspolitik in der Vergangenheit bewährt, den **Tourismus auf Staatssekretärsbene als eigene Zuständigkeit** anzusiedeln. Dies gibt dem Thema Sichtbarkeit und ermöglicht die politische Koordination auf Augenhöhe mit den übrigen Tourismus-relevanten Ressorts.

→ Gute Bedingungen für den Campingtourismus schaffen

Immer mehr Menschen begeistern sich für Campingtourismus. Dieser bietet insbesondere Chancen für ländliche Räume. Um seine Potenziale zu heben, sind dringend seine Rahmenbedingungen zu verbessern. Insbesondere wächst derzeit die Anzahl der Fahrzeugzulassungen schneller als die Zahl neuer Stellplätze. In der Folge müssen Camper etwa an Raststätten übernachten und verschärfen dort die sowieso angespannte Park-

Camping: ein relevantes Reisesegment
Anteil Camper an der deutschen Bevölkerung

21 %
= 15 Mio. Menschen



Quelle: ADAC e. V., 2023

situation von Lkws. Es ist dringend geboten, den Ausbau von geeigneten Übernachtungsmöglichkeiten für Camper zu erleichtern. **Der ADAC fordert, die Anforderungen für reine Stellplätze von denen für Campingplätze zu unterscheiden** und entsprechend pragmatische, eigene Regeln in den diesbezüglichen Verordnungen der Länder zu verankern. Dafür sollte der Bund sich im Dialog mit den Ländern einsetzen. Ferner sind Anpassungen im Führerscheinrecht notwendig: Aufgrund höherer Sicherheits- und Komfortausstattung werden Reisemobile schwerer. Für Pkw-Führerscheine (Klasse B), die nach 1999 ausgestellt worden sind, gilt jedoch eine Gewichtsbeschränkung auf 3,5 Tonnen. Der für schwerere Reisemobile erforderliche Lkw-Führerschein unterliegt hohen Auflagen und ist nur befristet gültig. Deshalb muss Deutschland sich dafür stark machen, dass das **EU-Führerscheinrecht eine niedrigschwellige Zusatzqualifikation ermöglicht** – etwa analog zum B96-Führerschein für Gespanne.

→ Wassertourismus attraktiv und zuverlässig für die Zukunft machen

In Deutschland betreiben mehr als sechs Millionen Menschen Wassersport. Vor allem nutzen sie dafür das einzigartige Netz der touristisch nutzbaren Bundeswasserstraßen. Das macht sie zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor für umliegende Regionen – etwa als Gäste von Gastronomie, Hotellerie oder der Marinas. Um den Wassertourismusstandort Deutschland zu erhalten und zu fördern, wurde 2021 der **„Masterplan Freizeitschifffahrt“** vorgelegt. Seine Umsetzung muss weiter vorangetrieben werden, etwa mit Blick auf die **Modernisierung der Wassersport-bezogenen Verordnungen** – insbesondere der Sportschifffahrtsverordnung (SpSchV), die zwar angestoßen, aber bislang nicht abgeschlossen wurde. Zudem wurden im wichtigsten Handlungsfeld des Wassertourismus bislang keine Fortschritte erzielt: dem **Erhalt seiner Infrastruktur**. Sie wird seit Jahrzehnten vernachlässigt und ist akut gefährdet, durch defekte Schleusen dauerhaft zerstückelt und damit unattraktiv zu werden. Daher müssen dringend **Investitionsmittel mit einem eigenen Haushaltstitel und das erforderliche Personal** für die Planung und Umsetzung eines priorisierten Sanierungsfahrplans bereitgestellt werden. Der bis 2025 befristete **Haushaltstitel „Bundesprogramm touristische Wasserwege“** sollte zudem verlängert und ausschließlich auf die Bundeswasserstraßen ausgerichtet werden, um gezielt auch Maßnahmen zum Ausbau der spezifisch wassertouristischen Infrastruktur, etwa dem Aufbau einer E-Ladeinfrastruktur für Boote oder von Bootsrastplätzen, vorantreiben zu können.

Kernforderungen

- Die **Verkehrsinfrastruktur** muss für den Reiseverkehr ertüchtigt und weiterentwickelt werden. Wichtige **Aus- und Neubauprojekte in Deutschland für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr** müssen angegangen werden. Nach der Bundestagswahl braucht es u. a. schnellstmöglich eine Entscheidung auf Bundesebene über den Bau der neuen Trasse für den Zulauf zum Brenner-Basistunnel.
- Die **Entwicklung der Nationalen Tourismusstrategie sollte fortgesetzt** und mit konkreten Maßnahmen hinterlegt werden.
- Die **Zuständigkeit für den Tourismus muss auf Staatssekretärschene angesiedelt** und koordiniert werden.
- Der **Ausbau der Stellplatzinfrastruktur für den Campingtourismus ist voranzutreiben** und Anforderungen sind pragmatisch zu gestalten.
- Auf EU-Ebene muss eine **vereinfachte und europaweit einheitliche Führerscheinregelung für Reisemobile** zwischen 3,5 und 4,25 Tonnen geschaffen werden.
- Die verbliebenen Maßnahmen aus dem **Masterplan Freizeitschiffahrt müssen umgesetzt werden**.
- Die **Sportschiffahrtsverordnung ist zu finalisieren** mit besonderem Augenmerk auf eine zukunftsgerechte Gestaltung des Sportboot-Führerscheinwesens.
- Die Regierung muss Investitionsmittel und Personal für die **Sanierung der prioritären Projekte an den touristisch genutzten Bundeswasserstraßen** bereitstellen als Teil eines **eigenen Haushaltstitels**.
- Das „**Bundesprogramm touristische Wasserwege**“ sollte im Bundeshaushalt über 2025 hinaus fortgesetzt und auf die Bundeswasserstraßen fokussiert werden.
- Der **Anstieg der Reisekosten muss gebremst** werden, die Politik muss gegensteuern: Die steigenden **Belastungen aus dem CO₂-Preis müssen kompensiert**, die steigenden **Gebühren im Luftverkehr überprüft und die Bettensteuern wieder abgeschafft** werden.

Mobile Verbraucherinnen und Verbraucher besser schützen



Gestrichene Flüge, Bus- und Bahnverspätungen, Gepäckverlust oder Insolvenz des Reiseveranstalters sind für Reisende heutzutage leider keine Einzelfälle mehr. Bei solchen Störungen auf Reisen sind Verbraucherinnen

und Verbraucher erheblichen Unannehmlichkeiten oder finanziellen Verlusten ausgesetzt und unterwegs auf verlässliche Hilfe und Unterstützung angewiesen. Der ADAC fordert deshalb, **dass das bestehende hohe Schutzniveau für mobile Verbraucherinnen und Verbraucher, welches die Passagierrechte und das Pauschalreiserecht heute bieten, nicht abgesenkt wird.** Im Gegenteil müssen punktuell noch Schutzlücken geschlossen werden. Deutschland sollte daher auf europäischer Ebene darauf dringen, dass diese Punkte im Zuge der laufenden Überarbeitung der europäischen Fluggastrechteverordnung und Pauschalreiserichtlinie adressiert und im Sinne der Reisenden vorangetrieben werden.

→ Ein hohes Schutzniveau für Passagiere aufrechterhalten

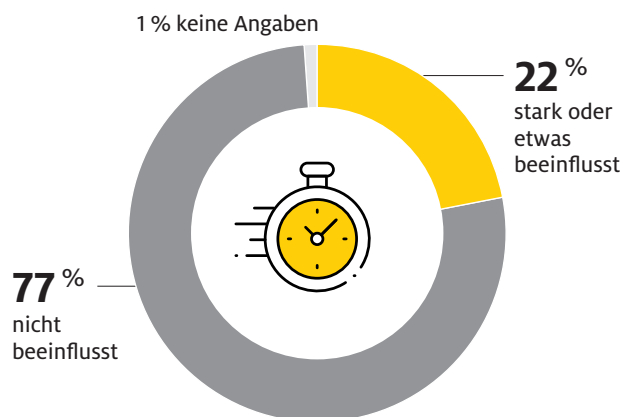
Die geltende Fluggastrechteverordnung und die darauf basierende Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) bieten Flugreisenden im Fall von Verspätungen oder Annullierungen ein hohes Schutzniveau. Deutschland muss sich bei der Überarbeitung der Verordnung auf europäischer Ebene gegen dessen Absenkung einsetzen. Die Rechtsprechung des EuGH, wonach den Reisenden **bei verspäteten Flügen ab drei Stunden eine Ausgleichszahlung zusteht, sollte in der Verordnung festgeschrieben werden.** Keinesfalls dürfen die Schwellenwerte für die sanktionslose Dauer von Verspätungen, bis zu der die Fluggesellschaften den Passagieren keine Ausgleichszahlung leisten müssen, angehoben werden. Die derzeit diskutierte Anhebung auf fünf Stunden für Reisen innerhalb der EU und auf bis zu zwölf Stunden außerhalb der EU würde die Ausgleichszahlungen an die Verbraucherinnen und Verbraucher auf seltene Fälle reduzieren, sodass die Regelung in der Praxis weitgehend wirkungslos wäre.

Ferner sollte sichergestellt werden, dass **Reisende auch für den Fall eines verspätungsbedingt verpassten Anschlussfluges kompensiert werden.** Dazu muss die Rechtsprechung des EuGH in der Verordnung verankert werden, wonach für einen Anspruch auf eine Ausgleichszahlung bei mehreren Flugsegmenten auf die Verspätung am Zielort abzustellen ist.

Zudem sollte eine **verpflichtende Insolvenzabsicherung für Fluggesellschaften** aufgenommen werden. Zahlreiche Insolvenzen der letzten Jahre zeigen, dass, ähnlich wie im Pauschalreiserecht, eine finanzielle Absicherung der Fluggäste notwendig ist. Bis zur Verabschiedung einer europäischen oder internationalen Lösung sollte Deutschland auf nationaler Ebene die Möglichkeit der Reisenden verbessern, sich individuell abzusichern.

Störungen im Reiseverkehr haben 2024 mehr als jeden fünften Urlauber betroffen

„Inwiefern haben Störungen des Reiseverkehrs – beispielsweise Engpässe im Flug- und Bahnverkehr, Verspätungen und Ausfälle – Ihre Urlaubsplanungen beeinflusst?“

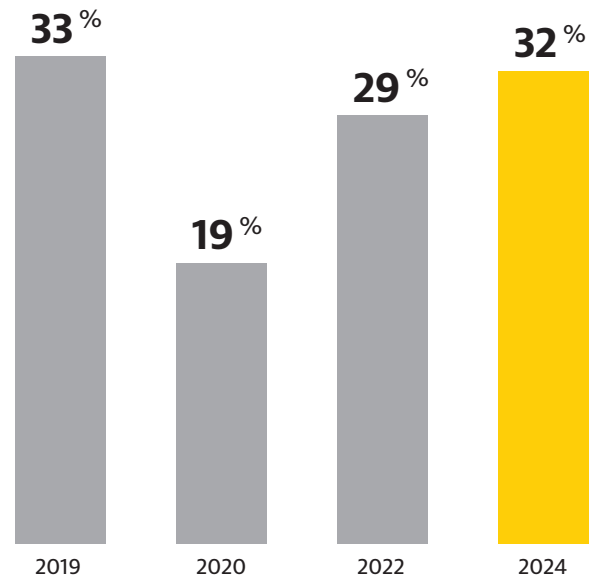


Quelle: ADAC e. V., 2025

→ Das europäische Pauschalreise-recht verbraucherfreundlich weiterentwickeln

Die europäische Pauschalreiserichtlinie, welche die Rechte Reisender bei pauschal gebuchtem Urlaub normiert, soll novelliert werden. Die Kommission hat dafür Änderungsvorschläge vorgelegt. Diese sehen Verbesserungen für die Reisenden insbesondere mit Blick auf die Durchsetzung ihrer Rechte vor – etwa die Präzisierung der Formulierung, dass ein kostenfreier Rücktritt bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände nicht nur am Zielort, sondern auch am Abreiseort des Reisenden möglich ist. Deutschland sollte sich auf europäischer Ebene für weitere Verbesserungen einsetzen: Im Streitfall müssen Verbraucherinnen und Verbraucher wissen, ob sie ihre Ansprüche an die Reiseveranstalter oder -vermittler richten müssen. Dafür müssen die **Unterschiede zwischen Pauschalreisen, verbundenen Reiseleistungen und Reisevermittlungen in der novellierten Richtlinie klarer und verständlicher** normiert und eine verpflichtende Verbraucherinformation bei der Buchung vorgesehen werden. Zudem sollte eine **Obergrenze von 20 Prozent für Reisepreisanzahlungen** festgesetzt werden. Zugleich sollten Verbraucherinnen und Verbraucher berechtigt werden, die Restzahlung zurückzuhalten, wenn zum Zeitpunkt der Fälligkeit unklar ist, ob oder unter welchen Bedingungen die gebuchte Reise stattfinden kann.

Die Pauschalreise hat nach der Pandemie zu alter Relevanz gefunden
Anteil der Deutschen, die ihren Haupturlaub als Pauschalreise buchen



Quelle: ADAC e. V., 2025

Kernforderungen

- Die **Grenze für sanktionslose Verspätungen im Luftverkehr** von derzeit drei Stunden darf nicht angehoben werden.
- Eine europäische oder sogar globale **Kundengeldabsicherung im Luftverkehr** muss auf EU- und ICAO-Ebene normiert werden.
- Die **Unterschiede zwischen Pauschalreisen, verbundenen Reiseleistungen und Reisevermittlungen** müssen klar formuliert werden.
- Es sollte eine **Obergrenze für Anzahlungen** auf 20 Prozent für Pauschalreisen festgelegt werden.
- Es muss ein **Zurückbehaltungsrecht** für Pauschalreisende bei außergewöhnlichen Umständen eingeführt werden.



