

Gemeinsam zur Mobilität von morgen

Impulse für 2025 – 2029

Kompaktversion



Gemeinsam zur Mobilität von morgen

Impulse für 2025 – 2029

Deutschland steht vor enormen Herausforderungen. In einem Umfeld wirtschaftlicher Unsicherheiten, hoher Energiepreise und steigender Kosten ist die wachsende Verunsicherung der Bevölkerung mit Händen zu greifen. Sicherheit, Wohlstand, Lebensqualität, Mobilität – was in den vergangenen Jahrzehnten aufgebaut wurde, gilt es, in eine stabile und nachhaltige Zukunft zu führen. Und den Menschen eine positive Perspektive aufzuzeigen.

Gleichzeitig steigt der Druck, Klimaneutralität zu erreichen. Die Politik ist 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. Verbote oder Einschränkungen der Mobilität werden von einer großen Mehrheit abgelehnt und gefährden die Akzeptanz von Maßnahmen zum Klimaschutz.

Die über 22 Millionen Mitglieder des ADAC wollen und müssen auch in der Zukunft mobil bleiben. Deshalb fordert der ADAC von der Politik ein klares Bekenntnis zur Mobilität, egal mit welchem Verkehrsmittel die Menschen unterwegs sind.

Bei der Umsetzung brauchen wir einen realistischen Blick auf die Mobilität: 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. Ziel muss ein effektives und effizientes Miteinander sein. Es geht darum, die Mobilität der Zukunft gemeinsam zu gestalten. Dafür will der ADAC Anregungen geben und Lösungswege aufzeigen.

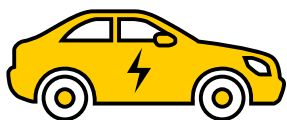
1. → Klimaschutz in der Mobilität vorantreiben – durch Anreize, Innovationen, attraktive Alternativen und mit einem realistischen Blick auf die Mobilität der Menschen



Deutschland darf nicht in seinen Anstrengungen nachlassen, den Verkehrsbereich klimaneutral zu gestalten. Dabei gilt: 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 gefährden die Akzeptanz von Klimaschutz. Deshalb fordert der ADAC mehr Realismus in der Verkehrspolitik:

- » Die kommende Bundesregierung muss anerkennen, dass das Auto für viele Menschen ein **unverzichtbarer Bestandteil ihrer persönlichen Mobilität** und ein wesentlicher Eckpfeiler für die industrielle Basis, für Arbeitsplätze, wirtschaftlichen Erfolg und Wohlstand unserer Volkswirtschaft ist. Umso wichtiger ist es deshalb, dass Automobilität möglichst schnell klimaneutral wird.
- » Der ADAC fordert Maßnahmen, die auf **CO₂-arme Antriebe und Kraftstoffe beim Pkw** sowie auf **leistungsfähige Alternativen zum Pkw** setzen: durch Anreize und Innovationen, die zum Umstieg einladen, statt die Notwendigkeit individueller Mobilität generell infrage zu stellen.

2. → Die Elektromobilität mit besseren Rahmenbedingungen zum Erfolg führen – mit niedrigeren Strompreisen, dem weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie mehr Transparenz und Wettbewerb



Damit der Straßenverkehr seine CO₂-Emissionen schnell reduzieren kann und damit die deutsche Autoindustrie auf den Weltmärkten führend bleibt, muss die Elektromobilität in Deutschland den Durchbruch schaffen. Aktuell sind aber die Rahmenbedingungen bei Weitem noch nicht gut genug, um elektrisches Fahren **attraktiv für alle** zu machen. Es besteht erheblicher Handlungsbedarf:

- » **Elektroautos müssen für breite Käuferschichten bezahlbar werden.** Die Preise dürfen nicht durch Strafzölle oder weitere Eskalationen in der Handelspolitik nach oben getrieben werden.
- » **Der Ladepreis an öffentlichen Ladesäulen 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. Die Möglichkeit zur Kartenzahlung muss auch bei Ladepunkten unter 50 Kilowatt (KW) verpflichtend gemacht werden, um das Ad-hoc-Laden zu stärken.
- » **Die Strompreise in Deutschland müssen gesenkt werden,** sie überlasten Haushalte und Industrie. Bei deutlich niedrigerem Strompreisniveau hätten viele Elektrofahrzeuge auch ohne erneute Kaufsubventionen einen klaren Kostenvorteil für Verbraucherinnen und Verbraucher. Der ADAC fordert eine Energiepolitik, die nicht nur eine Senkung des Industriestrompreises, sondern auch eine Entlastung der Verbraucherinnen und Verbraucher im Blick hat.
- » **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.

3. → Den klimaneutralen Betrieb von Verbrennerfahrzeugen ermöglichen – durch bessere Investitionsbedingungen für fortschrittliche Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe in einem technologieoffenen Regulierungsumfeld



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. Deshalb muss der Stillstand bei alternativen Kraftstoffen beendet werden. Deutschland und Europa müssen attraktive Investitionsbedingungen für die Produktion klimaneutraler Kraftstoffe für den europäischen Markt schaffen.

- » Bei der Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie III in nationales Recht ist die **Treibhausgasminderungsquote für Kraftstoffe** über 2030 hinaus ehrgeiziger auszugestalten, separate Unterquoten für fortschrittliche Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe müssen schon vor 2030 ambitioniert fortgeschrieben werden.
- » Die Beimischungsquoten für **fortschrittliche Biokraftstoffe** sind sukzessive zu erhöhen, erforderliche Kraftstoffnormen sind frühzeitig zu erlassen und Nutzungsfreigaben für die Fahrzeuge durch die Hersteller einzufordern.
- » **E-Fuels** dürfen nicht auf spezifische Anwendungen beschränkt werden, der Einsatz muss auch für den Pkw möglich sein.

- » Der **Steuer- und Abgabenrahmen** muss den Hochlauf alternativer Kraftstoffe fördern. Treibhausgasneutral erzeugte Kraftstoffe sollten bei der Energiesteuer und der CO₂-Bepreisung begünstigt werden, damit sie preislich wettbewerbsfähig sind.
- » Die EU-Kommission muss die Regulierung für die **Zulassung von „E-Fuels-only-Fahrzeugen“** zügig vorlegen und dabei alle klimaneutralen Kraftstoffe einbeziehen.
- » Bei der **Revision der Flottenregulierung** fordert der ADAC einen technologieoffenen Ansatz und perspektivisch eine Lebenszyklusbetrachtung, denn nicht die Antriebsart, sondern die Antriebsenergie ist entscheidend für klimaneutrale Mobilität. Verbraucherinnen und Verbraucher müssen selbst entscheiden können, welche klimaneutral betriebene Antriebstechnologie am besten zu ihren individuellen Mobilitätsbedürfnissen passt.

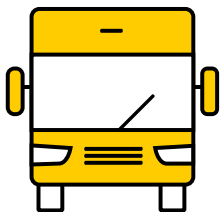
4. → Die steigenden Kosten der Mobilität abfedern, Belastungen kompensieren und eine Überforderung der Menschen verhindern – damit Mobilität bezahlbar bleibt, egal ob mit Auto, Flugzeug, Bus oder Bahn



Der Anstieg der Mobilitätskosten – in den letzten Jahren insbesondere beim Autofahren und Fliegen beobachtbar – dürfte sich erwartungsgemäß in den kommenden Jahren fortsetzen. Dazu trägt u. a. der nationale und künftig der europäische CO₂-Preis bei. Er zielt darauf, die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu reduzieren und hat sich als marktwirtschaftliches Lenkungsinstrument in Richtung Nachhaltigkeit im Grundsatz bewährt. Vor diesem Hintergrund fordert der ADAC von der Politik einen realistischen Blick auf den Mobilitätsalltag der Menschen: Während sich fossile Kraftstoffe durch den CO₂-Preis weiter verteuern, wird es für viele Menschen auch in den kommenden Jahren unattraktiv oder nicht möglich sein, auf emissionsarme Alternativen umzusteigen. Auch der weitere Anstieg des CO₂-Preises wird sie in voller Höhe treffen und ihre Mobilität spürbar verteuern, da sie nicht ausweichen können. Um zu verhindern, dass Bürgerinnen und Bürger finanziell überlastet werden, muss die Politik gegensteuern:

- » Der steigende CO₂-Preis auf fossile Kraftstoffe muss mit **Entlastungen und Kompensationen für besonders Betroffene, wie zum Beispiel Haushalte mit niedrigem Einkommen**, 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.

5. → **ÖPNV und Bahn in Deutschland ausbauen und modernisieren, um Bürgerinnen und Bürgern überall in Deutschland ein verlässliches, leistungsfähiges und attraktives Mobilitätsangebot zu machen – mit realistischem Blick auf die erreichbaren Verlagerungsziele**



Zu einem nachhaltigen Verkehrssystem gehört ein funktionierender öffentlicher Personennahverkehr mit enger Taktung und ausreichend Direktverbindungen ebenso wie ein attraktiver Schienenfernverkehr mit hoher Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und bezahlbaren Ticketpreisen. Davon ist Deutschland heute weit entfernt. Angesichts der immensen Herausforderungen fordert der ADAC mehr Realismus bei 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. Das Auto wird auch zukünftig eine tragende Säule der persönlichen Mobilität bleiben.

- » Im Bahnverkehr müssen grundlegende Probleme angegangen werden. Das umfassende **Sanierungsprogramm im Netz** von Bund und DB InfraGo ist bis 2030 termingetreu umzusetzen, für die Zeit der Sanierung muss eine zuverlässige alternative Beförderung für die Fahrgäste sichergestellt werden.
- » Die **Digitalisierung des Netzbetriebs und die Verbesserung der Mobilfunkversorgung** für Bahnkunden müssen beschleunigt werden. Eine Buchungs- und Fahrinformationsplattform, in der alle Marktteure ihre Daten mit anderen Betreibern teilen, ist einzurichten. Ein einheitliches Reporting über Pünktlichkeit, Zugausfälle und Passagierzahlen aller Anbieterinnen und Anbieter im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr ist aufzubauen.
- » **ÖV-Angebot und -Preisgestaltung** müssen für Kundinnen und Kunden besser planbar sein; die Angebotserweiterung und Taktverdichtung im Bahn- und Busverkehr in Ballungsgebieten und ländlichen Räumen müssen vorangetrieben werden.
- » **Investitionen in mehr Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs** müssen finanziell abgesichert werden.

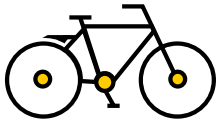
6. → **Den Luftverkehrsstandort Deutschland weiterentwickeln und Klimaschutz im Luftverkehr vorantreiben – denn das Fliegen bleibt für viele Reisende unverzichtbar und muss auch aus Deutschland heraus möglich und bezahlbar bleiben**



Um ferne Länder zu erreichen und lange Distanzen zu überbrücken, bleibt das Fliegen auch in der Zukunft für viele Reisende unverzichtbar. Die Politik muss dafür Sorge tragen, dass auch künftig an inländischen Flughäfen ein attraktives, verlässliches und bezahlbares Flugangebot zur Verfügung steht. Gleichzeitig 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.

- » **Der Hochlauf klimaneutraler Flugtreibstoffe** muss schnellstmöglich in Gang gesetzt werden, dafür braucht es ausreichende Investitionssicherheit für potenzielle Investoren.
- » Die **Gebührenpolitik für den Luftverkehr sollte geprüft** und die **Luftverkehrsteuer in eine zweckgebundene Abgabe umgewandelt werden**, die durch Förderung der Produktion und des Einsatzes von CO₂-neutralen strombasierten Flugkraftstoffen dem Klimaschutz zugutekommt.

7. → Rad- und Fußverkehr mehr Raum geben – damit schwächere Verkehrsteilnehmende auf besseren Infrastrukturen sicher unterwegs sein können und vor allem städtische Räume von Emissionen und Staus entlastet werden können



Zu einer ganzheitlichen Verkehrspolitik gehören auch eine bessere, sichere und komfortable Infrastruktur für den stark wachsenden Radverkehr sowie eine fußgängerfreundliche Gestaltung des Verkehrsraums. Hier sind vor allem Städte und Gemeinden gefragt, doch nur zusammen mit den Ländern und dem Bund ist eine konsequente Stärkung von Rad- und Fußverkehr möglich.

- » Die **Radverkehrsinfrastruktur** muss zu durchgängigen Netzen mit hoher Verkehrssicherheit weiterentwickelt werden. An Hauptverkehrsstraßen sollten Rad- und Autoverkehr voneinander getrennt werden. In Wohnstraßen ohne Durchgangsverkehr sind **Fahrradstraßen** eine gute Lösung, um Radverkehr abseits der Hauptverkehrsstraßen zu bündeln. Mehr Radschnellwege sollten das Pendeln mit Fahrrad oder Pedelec erleichtern.
- » Die Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern müssen bei der Gestaltung des öffentlichen Raums stärker berücksichtigt werden. Dazu gehören die Entwicklung **engmaschiger und durchgängiger Fußwegenetze** sowie kompakter Siedlungsstrukturen und die stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern bei planerischen Abwägungsprozessen.

8. → Den Verfall der Infrastruktur bremsen, Straßen und Brücken erhalten und modernisieren, Engpässe beseitigen – durch eine auskömmliche, verstetigte, sichere Finanzierungsgrundlage und verkehrsträgerspezifische Finanzierungs-kreisläufe



Die Gesellschaft hat seit Langem zu wenig in die Verkehrswege investiert. In der Folge ist die Infrastruktur den heutigen und künftigen Anforderungen des Verkehrs nicht gewachsen und ist der Investitionsbedarf bei Schiene, Straße und Wasserstraße gewaltig. Der ADAC unterstützt ehrgeizige Wachstumsziele für die Schiene und fordert gleichzeitig eine realistische Infrastrukturpolitik: Auch wenn es gelingt, Schiene und Wasserstraße zu stärken und weitere Verkehre zu verlagern, bleibt die Straße auch in Zukunft der mit großem Abstand wichtigste Verkehrsträger. Deutschland braucht deshalb nicht nur mehr Bahn, sondern ebenso dringend ein leistungsfähiges Straßennetz und den gezielten Ausbau von Kapazitäten.

- » Erhalt und Modernisierung der Infrastruktur für alle Verkehrsnetze müssen eine **größere finanzielle Priorität bei den Ausgaben des Bundes** erhalten. Die Modernisierung des in Teilen maroden Brückenbestandes muss beschleunigt werden.
- » Die anstehende Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplanung bis 2040 muss einen klaren Schwerpunkt auf **Erhalt und Modernisierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur** sowie auf die **Beseitigung von Engpässen** legen. **Gezielte Aus- und Neubauprojekte** im Fernstraßennetz bleiben notwendig. Ein kategorischer Stopp ist abzulehnen.
- » 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**.

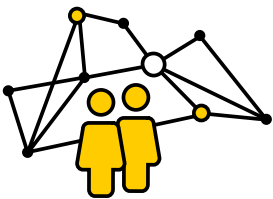
9. → Der Politik für mehr Sicherheit im Verkehr hohe Priorität einräumen – Ausbildung der Fahranfängerinnen und -anfänger modernisieren, Verkehrsriskiken aus Cannabiskonsum entgegenwirken und Mobilität von älteren Menschen erhalten



Seit 2022 steigt 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. Der ADAC fordert, nach der erfolgten Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes nun insbesondere auf mehr Maßnahmen zur Sensibilisierung, Gefahrenaufklärung und Eigenverantwortung aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu setzen. Die Sicherheit junger Fahranfängerinnen und -anfänger muss auch künftig im Fokus bleiben.

- » Die **Fahranfängerausbildung muss 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, um die volle Begleitphase von BF17 ausschöpfen zu können. Nach dem Führerscheinwerb 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.

10. → Die Potenziale von Digitalisierung und Vernetzung im Verkehr für mehr Sicherheit, Komfort, Innovation und Klimaschutz heben – den fairen Zugang zu Fahrzeugdaten endlich regulieren, das Computerstrafrecht modernisieren und intelligente Verkehrssysteme vorantreiben



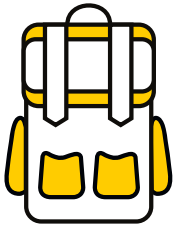
Die Vernetzung und Digitalisierung der Fahrzeuge auf Deutschlands Straßen wird in den kommenden Jahren Fahrt aufnehmen. Die Erwartungen, die damit einhergehen, sind groß: mehr Verkehrssicherheit, mehr Komfort, innovative und attraktive Produkte und Mobilitätsdienste, mehr CO₂-Einsparungen etwa durch 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.

- » Verbraucherinnen und Verbraucher müssen frei darüber entscheiden dürfen, wer Zugriff auf fahzeuggenerierte Daten erhält. Deutschland muss sich auf EU-Ebene für eine **zügige gesetzliche Regulierung des Zugangs zu Fahrzeugdaten** einsetzen.
- » Das **Computerstrafrecht muss modernisiert** werden, damit gezielte Schwachstellenforschung durch IT-Sicherheitsexpertinnen und -experten und das Aufspüren von Datenschutzverstößen im Sinne des Verbraucherschutzes möglich sind.
- » Für eine **schnelle Marktdurchdringung von intelligenten, kooperativen Verkehrssystemen** sollte ein herstellerübergreifendes Cloud-System errichtet und betrieben werden. Einsatzfahrzeuge und Sonderflotten sollten schnell und bevorzugt mit C-ITS-Systemen ausgerüstet werden.

11.



Den Tourismusstandort Deutschland weiter stärken – durch eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für Auto-, Bahn- und Flugreisende, bessere Rahmenbedingungen für Wasser- und Campingtourismus und ein hohes Schutzniveau für Reisende



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 setzt sich dafür ein, dass Deutschlandurlaub auch künftig attraktiv bleibt und Deutschland sich als Destination auch in der Zukunft weiter positiv entwickeln kann.

- » 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.
- » 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.
- » Die Entwicklung der **Nationalen Tourismusstrategie** sollte fortgesetzt und mit konkreten Maßnahmen hinterlegt werden. Die **Zuständigkeit für den Tourismus muss auf Staatssekretärebene angesiedelt und koordiniert** werden.
- » Der **Ausbau der Stellplatzinfrastruktur für den Campingtourismus** ist voranzutreiben, die Anforderungen sind pragmatisch zu gestalten.
- » Die verbliebenen **Maßnahmen aus dem Masterplan Freizeitschiffahrt müssen umgesetzt** werden. Die **Sportschiffahrtsverordnung** ist zu finalisieren.
- » Die Regierung muss Investitionsmittel und Personal für die **Sanierung der prioritären Projekte an den touristisch genutzten Bundeswasserstraßen** als Teil eines **eigenen Haushaltstitels** bereitstellen. Das **Bundesprogramm touristische Wasserwege** sollte im Bundeshaushalt über 2025 hinaus fortgesetzt und auf die Bundeswasserstraßen fokussiert werden.
- » Bei der anstehenden **Revision der europäischen Fluggastrechteverordnung** darf das Schutzniveau für Reisende nicht abgesenkt werden.
- » Das **Recht für Pauschalreisende** sollte verbraucherfreundlich weiterentwickelt werden.



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