# Wer oder was ist der ADAC?

Zusammengestellt von Frank Schäfer, erstellt mit ChatGPT

## Inhalt

I. Governance des ADAC ..... 2
II. Zusammenhang von ADAC e.V. und ADAC SE ..... 6
III. Tochtergesellschaften und Kooperationen der ADAC SE ..... 7
IV. Einnahmenstruktur des ADAC ..... 9
V. Skandale / Krisen des ADAC im Zeitraum ab Jahr 2000 ..... 11
VI. Der ADAC als Interessensvertretung des normalen Autofahrers ..... 13
VII. Positionierung des ADAC zu politischen Fragen mit Relevanz für Autofahrer ..... 15
VIII. Neupositionierung des ADAC als Mobilitäts- und Service-Anbieter ..... 18
Chronologie der wesentlichen Werbe-Slogans nach 1945 ..... 20
Interessante Links zum Thema ..... 21

# I. Governance des ADAC

---

**1) Gesamtbild: „ADAC-Gesamtclub“ als föderales System mit ausgelagerter Wirtschaftssphäre**

Der ADAC ist **demokratisch-föderal** aufgebaut: **ADAC e.V.** als „Gesamtclub“, darunter **18 rechtlich eigenständige Regionalclubs** und als Basis **rund 1.600 Ortsclubs**. Parallel dazu bündelt die **ADAC SE** (mit Tochtergesellschaften/Beteiligungen) die **wirtschaftlichen Aktivitäten** des ADAC-Konzerns.

Eine hilfreiche Vereinfachung ist deshalb die Trennung in zwei Logiken:

- **Vereins-/Mitgliederdemokratie (ADAC e.V. ⇄ Regionalclubs ⇄ Ortsclubs)**
- **Operatives, kommerzielles Geschäft (ADAC SE-Gruppe und Partnerschaften)**

---

**2) ADAC e.V. (Gesamtclub): Rolle, Organe, Checks & Balances**

**2.1 Rolle**

Der **ADAC e.V.** ist der **Mitgliederverein** und Träger der föderalen Vereinsstruktur. Die Hauptversammlung ist das oberste Organ; Delegierte aus Orts- und Regionalclubs wählen das Präsidium.

**2.2 Zentrale Gremien/Organe des ADAC e.V.**

**A) Hauptversammlung (jährlich)**

- **Oberstes Organ** (jährliche Tagung).)
- Typische Kernkompetenzen (aus der offiziellen Einladung/Agenda):
    - Feststellung Jahresabschluss
    - Entlastung (u.a. geschäftsführender Vorstand, Präsidium)
    - Wahlen (z.B. Präsident / Präsidiumsämter)
    - Wirtschaftsplan
    - Bestellung Abschlussprüfer
    - Behandlung von Anträgen)
- Teilnahme-/Einladungslogik: Delegierte, die **von den Mitgliederversammlungen der Regionalclubs** gewählt werden, werden zur Hauptversammlung eingeladen.

**B) Präsidium (ehrenamtlich)**

- Wird **alle vier Jahre** von der Hauptversammlung gewählt.
- Satzungsgemäß: **„Gesamtleitung“**, Festlegung der **Gesamtstrategie** *unter Einbeziehung des Verwaltungsrats*, Grundsätze der Kommunikation, Repräsentation und politische Interessenvertretung.

**C) Vorstand des ADAC e.V. (hauptamtlich, operativ)**

- Der ADAC e.V. hat (Stand der ADAC-Darstellung) **zwei Vorstandsmitglieder**, die den Club auf hauptamtlicher Ebene führen, operativ verantwortlich sind und Leistungen in Abstimmung mit dem Präsidium weiterentwickeln.

**D) Verwaltungsrat (föderales Bindeglied)**

- Zusammensetzung: **Vorsitzende der 18 eigenständigen Regionalclubs** (oder Stellvertreter) **+ Präsidium**.
- Funktional: Er wirkt als **föderales Koordinations- und Einheitlichkeitsgremium**. Das wird sehr greifbar in Regionalclub-Satzungen, die ausdrücklich auf **Beschlüsse des Verwaltungsrats** und deren Umsetzungspflicht verweisen.

**E) Weitere, für Governance relevante Rollen (sichtbar in HV-Einladung)**
In der Einladung zur Hauptversammlung werden u.a. genannt: **Generalsyndikus**, **Ehrenhof**, Vorstände/Geschäftsführer der Regionalclubs. Das zeigt: neben den „Kernorganen“ existieren juristische/ehrenrechtliche und föderale Einbindungen.

---

**3) ADAC Regionalclubs (18 eigenständige Vereine): föderale Ebene mit Delegationskette**

**3.1 Rechtsstellung & Mitgliedschaftslogik**

- Die Regionalclubs sind **eigenständige eingetragene Vereine**.)
- „ADAC-Mitgliedschaft“ ist praktisch **mehrstufig zugeordnet**: Mitglieder sind Mitglied im Gesamtclub und (über Wohnsitz/Zuordnung) „Mitglied“ des Regionalclubs; Regionalclub-Satzungen verweisen dazu explizit auf die **ADAC-Gesamtclubsatzung** (Regelungsverbund).

**3.2 Typische Organe innerhalb eines Regionalclubs (Beispiele aus Satzungen)**

Je Regionalclub variieren Details, aber das Muster ist sehr stabil:

- **Mitgliederversammlung** als oberstes Organ des Regionalclubs, u.a. mit
  - Wahl des Vorstands
  - Wahl der Delegierten zur **ADAC-Hauptversammlung**
- **Vorstand** (ehrenamtliche Leitungs-/Kontrollfunktion auf Regionalebene)
- Häufig zusätzliche Gremien/Funktionen, z.B.
  - **Vorstandsrat** (z.B. Westfalen)
  - **Ehrenrat** (Schlichtung/vereinsinterne Streitigkeiten)
  - **Rechnungsprüfer** und zusätzlich oft **externe Wirtschaftsprüfung**
  - **Club-Syndikus** (juristische Beratung der Führungsgremien)
  - **Geschäftsführer** für die Verwaltung (operative Geschäftsführung des Regionalclubs)

**3.3 „Einheitlichkeit“ als Governance-Prinzip (Top-down-Bindung)**

Regionalclub-Satzungen enthalten ausdrücklich Mechanismen, die **Beschlüsse des ADAC-Verwaltungsrats** zur Wahrung der Einheitlichkeit **verbindlich machen** und ihre Durchführung durch

die Regionalclubs verlangen; teils mit Eskalations-/Durchgriffslogik über Präsidium/Verwaltungsrat. Das ist die zentrale juristische Brücke zwischen föderaler Selbstständigkeit und „Gesamtclub-Kohärenz".

---

## 4) ADAC Ortsclubs: Basisorganisation mit Anerkennungs- und Satzungsregime

### 4.1 Rechtsform & Einbindung

Ortsclubs sind **örtliche Vereine**, die ADAC-Mitglieder bündeln und „vor Ort" Aktivitäten tragen (Motorsport, Camping, Oldtimer etc.). Der ADAC nennt sie ausdrücklich als Basis („rund 1600 Ortsclubs").

### 4.2 Anerkennung, Mindestanforderungen, Schutz des Gesamtverbandes

Aus Regionalclub-Satzungen lässt sich die Governance-Logik sehr präzise ableiten:

- Ortsclubs **bedürfen der Anerkennung** durch den Regionalclub-Vorstand.
- Ortsclub-Satzungen müssen **Mindesterfordernisse** enthalten (aus einer **Mustersatzung**, festgelegt durch den **ADAC-Verwaltungsrat**) und dürfen **nicht** den Satzungen des Gesamtclubs und des Regionalclubs widersprechen.
- Typische Schutzklauseln: keine Zugehörigkeit/ständige Arbeitsgemeinschaft mit anderen Kraftfahrerverbänden; abgestimmtes Auftreten nach außen.

### 4.3 Ortsclub-interne Organe (typisches Vereinsmodell)

Ortsclubs haben regelmäßig die Standardorgane eines eingetragenen Vereins:

- **Mitgliederversammlung** als oberstes Organ
- **Vorstand**, ggf. Jugendordnung/Abteilungen, Kassenprüfung etc.

### 4.4 Delegationskette (bottom-up)

Die demokratische Kette läuft typischerweise:
**Ortsclub → (Delegierte) → Regionalclub-Mitgliederversammlung → (Delegierte) → ADAC-Hauptversammlung (Gesamtclub)**.
Dass Ortsclubs Delegierte wählen (und wie viele) ist in Regionalclub-Satzungen häufig konkret geregelt.

---

## 5) ADAC SE: Corporate-Governance-Ebene des wirtschaftlichen Konzerns

### 5.1 Rolle: Auslagerung der wirtschaftlichen Tätigkeiten

Die ADAC SE bündelt kommerzielle Aktivitäten in einer Gesellschaftsgruppe. In der öffentlichen Berichterstattung zur Vereinsrechtsfrage wird explizit darauf verwiesen, dass der ADAC kommerzielle Tätigkeiten in eine Aktiengesellschaft ausgelagert hat.

### 5.2 Governance-Grundstruktur

Als SE/Unternehmensgruppe gilt das **unternehmensrechtliche** Governance-Setup (Vorstand/Leitung, Aufsicht/Kontrolle, Eigentümer-/Aktionärsebene). Die ADAC SE wird als Dach für **25 Tochter- und Beteiligungsgesellschaften** beschrieben und nennt zentrale Tochtergesellschaften.

### 5.3 Eigentümer-/Aktionärsbezug zum ADAC-System

Die ADAC SE ist eng an das ADAC-System gekoppelt (Mehrheits-/maßgebliche Beteiligungen im ADAC-Umfeld) und steht zugleich für die **Trennung** von Vereins- und Wirtschaftssphäre.

---

## 6) Wie hängt das Konstrukt zusammen?

### 6.1 Zwei Achsen: Demokratie & Einheitlichkeit

- **Demokratieachse (bottom-up):** Ortsclubs/Regionalclubs liefern Delegierte → Hauptversammlung wählt Präsidium und entscheidet über zentrale Vereinsfragen.
- **Einheitlichkeitsachse (top-down):** Verwaltungsrat/Präsidium sorgen für standardisierte Mindestregeln (Mustersatzungen) und verbindliche Beschlüsse, die Regionalclubs (und darüber Ortsclubs) in ihren Satzungen/Regeln abbilden müssen.

### 6.2 Operative Steuerung

- **Verein operativ:** hauptamtlicher Vorstand ADAC e.V. führt das operative Vereinsgeschäft in Abstimmung mit dem Präsidium.
- **Wirtschaft operativ:** ADAC SE-Gruppe führt kommerzielle Aktivitäten in Tochtergesellschaften und Partnerschaften.

---

# II. Zusammenhang von ADAC e.V. und ADAC SE

ADAC e.V. und ADAC SE sind **rechtlich getrennte Einheiten**, aber **eng über Eigentum, Aufgabenverteilung und Leistungsbeziehungen** miteinander verbunden.

**1) Grundprinzip: Drei-Säulen-Struktur (wer macht was?)**

Der ADAC hat seine Strukturreform so angelegt, dass

- **Mitgliedschaftsleistungen** im **ADAC e.V.** konzentriert sind,
- **wirtschaftliche Aktivitäten** in einer separaten **Aktiengesellschaft europäischen Rechts (ADAC SE)** gebündelt sind,
- **gemeinnützige/mildtätige Tätigkeiten** in der **ADAC Stiftung** liegen.

**2) Eigentümerverhältnis: ADAC e.V. kontrolliert die ADAC SE als Mehrheitsaktionär**

Der ADAC e.V. ist **Mehrheitsaktionär** der ADAC SE – aktuell (Stand **Juli 2025**) so ausgewiesen:

- **ADAC e.V.: 50,1 %**
- **ADAC Stiftung: 25,1 %**
- **mehrere ADAC Regionalclubs** mittelbar **über Beteiligungsgesellschaften: 24,8 %**

Das heißt: Der e.V. kann über die **Aktionärsrechte** (z.B. auf der Hauptversammlung der SE) wesentliche Weichenstellungen der SE mitbestimmen – **bei gleichzeitiger rechtlicher Trennung** (eigene Organe/Management der SE).

**3) Zweck- und Rollenbeziehung: Die SE ist „Wirtschaftsdach", der e.V. „Mitgliederverein"**

Die ADAC SE beschreibt ihren Zweck als **Beteiligung an Unternehmen und Erbringung von Wirtschaftsdiensten** und hält/steuert die **Tochter- und Beteiligungsgesellschaften**.
Sie bietet dabei Leistungen/Produkte **für Mitglieder, Nichtmitglieder und Unternehmen** an.

**4) Operative Verflechtung: Dienstleistungs- und Geldflüsse zwischen SE und e.V.**

Es gibt **konkrete Leistungsbeziehungen**: Die ADAC SE erzielt laut eigener Darstellung auch Umsätze **aus Dienstleistungen – insbesondere an den ADAC e.V.**
Umgekehrt kann die SE Gewinne an ihre Aktionäre ausschütten (also u.a. an den ADAC e.V.); das ist z.B. in der Kommunikation zur SE-Hauptversammlung explizit beschrieben.

**5) Rolle der ADAC Stiftung im Zusammenhang**

Die ADAC Stiftung hält nach ihrer Satzung **25,1 % der Stammaktien** an der ADAC SE als Teil ihres Vermögens und soll diese Quote grundsätzlich mindestens halten.

# III. Tochtergesellschaften und Kooperationen der ADAC SE

Unten ist die **vollständige Liste der im ADAC-SE-Organigramm (Stand: Juli 2025) aufgeführten Tochter- und Beteiligungsunternehmen** – inklusive Sitz und Beteiligungsquote – plus die **im ADAC-SE-Reporting explizit genannten Kooperationen/JVs**.

Datenquelle für die Gesellschaftsliste: **„SEK_Organigramm_07_25“ (ADAC SE Organigramm, Stand Juli 2025)**.

**A) Tochter- und Beteiligungsunternehmen der ADAC SE-Gruppe (Organigramm Stand Juli 2025)**

**1) 100%-Tochtergesellschaften (voll beherrscht)**

- **ADAC Versicherung AG** (München) – **100%**
- **ADAC RSR GmbH** (München) – **100%**
- **BPCS Consulting Services GmbH** (Unterhaching) – **100%**
- **ADAC Autovermietung GmbH** (München) – **100%**
- **ADAC Finanzdienste GmbH** (München) – **100%**
- **ADAC Aquico GmbH** (München) – **100%**
- **ADAC Medien und Reise GmbH** (München) – **100%**
- **Aero-Dienst GmbH** (Nürnberg) – **100%**
- **ADAC Service Adria d.o.o.** (Zagreb) – **100%**
- **ADAC Service GmbH** (München) – **100%**
- **ADAC Truckservice GmbH** (Laichingen) – **100%**
- **ADAC IT Service GmbH** (München) – **100%**
- **ADAC Service Hellas Single Member S.A.** (Glyfada) – **100%**
- **Car-Port Autotransport GmbH** (Schönkirchen) – **100%**
- **ADAC Service Italia S.r.l.** (Monza) – **100%**
- **ADAC SERVICIOS DE ASISTENCIA ESPAÑA, S.L.** (Barcelona) – **100%**
- **GKS Gesellschaft für Kommunikationsservice mbH** (Passau) – **100%**
- **Dienstleistungs-Center Halle GmbH (DLC Halle)** (Halle (Saale)) – **100%**
- **Aero-Dienst America Inc.** (Camden, Delaware) – **100%**

**2) Mehrheitsbeteiligungen (beherrschender Einfluss, aber <100%)**

- **PiNCAMP GmbH** (München) – **52,5%**
- **Europe Net NV** (Brüssel) – **98,75%**

**3) Minderheitsbeteiligungen / Joint-Venture-Beteiligungen (Kooperationscharakter)**

- **ADAC Autoversicherung AG** (München) – **49%**
- **ADAC Zuhause Versicherung AG** (München) – **49%**

- **ARC Europe S.A.** (Brüssel) – **40%**
- **SPN Service Partner Netzwerk GmbH** (München) – **30%**
- **24/7 GmbH** (Salzburg) – **50%**

**4) Sonderausweis im Organigramm (Beteiligung über Konzern-/Zwischengesellschaft)**

- **ADAC RSB AG & Co. oHG** (München) – im Organigramm ausgewiesen mit **„(VES 94,99% / SE 5,01%)“**
  *(D. h. ein sehr großer Anteil liegt bei „VES“; die ADAC SE selbst ist mit 5,01% ausgewiesen.)*

---

**B) Kooperationen (im ADAC-SE-Reporting ausdrücklich genannt)**

Diese Punkte sind **keine zusätzlichen Tochtergesellschaften**, sondern **Kooperations-/Verbundbeziehungen**, die die ADAC SE in ihrem Profil/Reporting ausdrücklich nennt:

- **Joint Ventures mit Allianz Versicherungs-AG**:
  Die **ADAC Autoversicherung** und die **ADAC Zuhause Versicherung** werden als **Joint Ventures mit der Allianz-Versicherungs-AG** beschrieben.
- **Kooperation „ADAC Autokredit“ mit Bank11** (Finanzdienstleistungen):
  Der ADAC bietet den Autokredit **„in Zusammenarbeit mit der Bank11“** an.
- **Internationaler Assistance-Verbund (ARC-Europe)**:
  Assistance-Leistungen für Hersteller werden international **im Rahmen des ARC-Europe-Verbundes** zusammen mit weiteren europäischen Automobilclubs erbracht.
- **24/7 ASSISTANCE (50:50-JV) – Partnerbezug**:
  Das Joint Venture **24/7 GmbH** ist (ADAC-Darstellung) ein **50:50-JV von ADAC Truckservice und „Service 24“** (Österreich).

# IV. Einnahmenstruktur des ADAC

Unten die **Einnahmen-/Ertragsstruktur** getrennt nach **ADAC e.V.** und **ADAC SE (Konzern)** – mit den jeweils **großen Blöcken** und einer Einordnung der **Bedeutung der Mitgliedsbeiträge**.

---

**1) ADAC e.V.: Ertragsstruktur 2024 (GuV)**

Der ADAC e.V. weist für 2024 **Summe Erträge von 1.307,6 Mio. €** aus.
Die großen Ertragsblöcke:

- **Mitgliederbeiträge: 930,7 Mio. €** (≈ **71,2 %** der Erträge)
- **Umsatzerlöse: 247,9 Mio. €** (≈ **19,0 %**)
- **Sonstige betriebliche Erträge: 128,8 Mio. €** (≈ **9,9 %**)
- **Bestandsveränderungen: 0,23 Mio. €** (praktisch vernachlässigbar)

**Einordnung:** Im e.V. sind die **Mitgliedsbeiträge eindeutig der finanzielle Kern**: Sie stellen rund **zwei Drittel bis drei Viertel** der gesamten Erträge (2024 ca. 71%).

---

**2) ADAC SE: Ertragsstruktur (zuletzt auf ADAC-Seite veröffentlichter Konzernabschluss 2023)**

**Wichtig zur Aktualität:** Auf der ADAC-SE-Finanzseite ist (Stand heute, Anfang 2026) der **„Wirtschaftsbericht ADAC SE 2023“** mit **Konzernabschluss 2023** verlinkt; ein entsprechender 2024er Wirtschaftsbericht ist dort nicht ausgewiesen.

Im **Konzernabschluss 2023** ergeben sich folgende große „Ertragsblöcke“ (GuV):

- **Umsatzerlöse: 1.265,5 Mio. €**
- **Sonstige betriebliche Erträge: 47,3 Mio. €**
- (Weitere Positionen wie Bestandsveränderung / aktivierte Eigenleistungen sind im Vergleich klein.)

**Großes Bild:** Bei der ADAC SE stammt der weitaus größte Teil der „Ertragsbasis“ aus **Umsatzerlösen** (2023: ~96,5% des operativen Ertragsblocks Umsatzerlöse+sonstige betriebliche Erträge).

**Was steckt hinter den Umsatzerlösen der ADAC SE (qualitativ)?**

Der ADAC beschreibt als wesentliche Treiber im Wirtschaftsbericht 2023 vor allem:

- Tochtergesellschaften rund um **Reise** und **individuelle Mobilität** (Nachholeffekte im Reiseverhalten).
- **Versicherungsleistungen**: Wachstum → höhere verdiente Beiträge, gleichzeitig hohe Schadenaufwendungen in reise-/mobilitätsabhängigen Produkten.

Und: Der Konzernumsatz wird für 2023 explizit mit **1,27 Mrd. €** genannt.

**Grenze der öffentlichen Aufschlüsselung:** Der verlinkte Konzernabschluss (PDF) ist eine **kurze Bilanz+GuV** ohne Segmenttabelle (z.B. „Versicherung vs. Reise vs. Autovermietung“). Daher lässt sich aus dem veröffentlichten Reporting **quantitativ** sicher nur „Umsatzerlöse vs. sonstige Erträge“ ableiten – **nicht** eine vollständige Zahlen-Aufteilung nach Geschäftsfeldern.

**3) Welche Bedeutung haben Mitgliedsbeiträge insgesamt (ADAC-System)?**

- **Im ADAC e.V.** sind Mitgliedsbeiträge **die zentrale Finanzierungsquelle**: 2024 ca. **71%** der gesamten Erträge.
- **Im gesamten ADAC-Konstrukt** (Marke/Gruppe) sind Mitgliedsbeiträge zwar **extrem groß** (nahe 1 Mrd. € p.a. im e.V.), stehen aber einer **ebenfalls sehr großen kommerziellen Umsatzbasis** der ADAC SE gegenüber (z.B. 2023 rund **1,27 Mrd. € Umsatz**).

Praktisch heißt das: **Mitgliedsbeiträge sind das „Fundament" des Vereins**, aber der ADAC als Gesamtsystem hat daneben eine **vergleichbar gewichtige wirtschaftliche Säule** über die ADAC SE.

# V. Skandale / Krisen des ADAC im Zeitraum ab Jahr 2000

**2005**

- **Start des ADAC-Autopreises „Gelber Engel“** (wird später zum Kern der größten ADAC-Krise).

**2009–2013**

- **Spätere Feststellungen/Einräumungen:** Manipulationen bei der „Gelber Engel“-Publikumswahl („Lieblingsauto der Deutschen“) **über mehrere Jahre** – u.a. **Ranglistenmanipulationen ab 2009** (Deloitte/ADAC-Kommunikation dazu).

**Januar–Februar 2014 (Hauptkrise „Gelber Engel“ + Kettenreaktion)**

- **14.–20.01.2014: „Gelber Engel“-Manipulation öffentlich** (Teilnehmerzahlen/Ergebnisse bei der Leserwahl; ADAC beauftragt Deloitte, Vertrauen bricht ein).
- **ab 20.01.2014: Massive öffentliche Kritik an Intransparenz & politischer Lobbyrolle** des ADAC (Debatte um Einfluss, „Black Box“-Vorwurf).
- **Jan/Feb 2014: Kritik an der ADAC-Pannenstatistik** (Aussagekraft/Abdeckung – u.a. nur bestimmte Fallgruppen; Diskussion um Transparenz).
- **24.–29.01.2014: Vorwürfe „Dienstreisen im Rettungshubschrauber / Rettungsjet“** (Zweckentfremdung; ADAC bestätigt Flüge, Ermittlungs-/Prüfkontext in Medien).
- **04.–05.02.2014: Vorwürfe zu Auslandsgeschäften in der Türkei** (offene Rechnungen in Millionenhöhe; „Report Mainz“/Medienberichte).
- **Feb 2014: Reifentest-/Produkttest-Kritik** (Vorwürfe/Transparenzdebatte, Berichte über mögliche Ungereimtheiten und Streit um Offenlegung von Messwerten).
- **10.02.2014: Rücktritt von ADAC-Präsident Peter Meyer** als personelle Konsequenz der Krise.
- **25.02.2014: Deloitte-Abschlussbericht** – bestätigt Manipulationen beim „Gelben Engel“; kritisiert u.a. Daten-/Dokumentationslage („Datenchaos“) und nennt einen Manipulationsversuch im Testumfeld.
- **März 2014: Steuer-/Gemeinnützigkeits-/Vereinsstatus-Debatte** (Medienbericht über potenzielle hohe Steuernachzahlungen; parallel öffentliche Diskussion, ob Größe/Wirtschaftstätigkeit mit „Idealverein“ vereinbar sind).
- **Juli 2014: Strafverfolgungs-/Aufarbeitungsschritt** – Berichte über **Razzia/Durchsuchung** beim Ex-Kommunikationschef Ramstetter im Kontext „Gelber Engel“.

**2015**

- **06.05.2015: Nachklapp Steuer-Thema** – Berichte, dass **keine Ermittlungen wegen Steuerhinterziehung** geführt würden (nach den Vorwürfen aus 2014).
- **08.–09.07.2015: „Reimer-Affäre“ (Vergabe/Immobilienprojekt)** – Rücktritt von **ADAC-Vizepräsident/Finanzen Klaus-Peter Reimer** wegen Compliance-Untersuchungen / Vorwürfen zu Bauauftragsvergaben.
- **Sept 2015: Reformkonflikt („Machtkampf“) im ADAC** – öffentliche Berichte über Widerstand/Spannungen zwischen ADAC-Spitze und Regionalclubs bei der Umsetzung von Reformen nach der Krise.

**2016**

- **Feb 2016: Anhaltende öffentliche Reform-Kritik** (Berichte über interne/öffentliche Kritik an Reformkurs und Umgang mit Gremien).
- **März 2016: Forderungen nach Konsequenzen im Reimer-Komplex** (Medienberichte über weiteren Umgang mit dem Fall).

**2021–2024 (medienwirksam, eher „Konstrukt-/Geschäfts"-Kritik als klassischer Skandal)**

- **Berichte über Bundeswehr-Mietvertrag für Hubschrauber über ADAC-Strukturen** (zeigt/triggerte mediale Diskussion über die komplexe ADAC-Unternehmenslandschaft; Vertrag bis mindestens Ende 2024 genannt).

# VI. Der ADAC als Interessensvertretung des normalen Autofahrers

Frage: Kann der ADAC heute (2025) noch als gute Interessensvertretung des normalen Autofahrers verstanden werden?

Ja – **aber nur mit einem klaren „kommt drauf an, was du unter *normalem Autofahrer* verstehst“**.

**Warum man den ADAC 2025/2026 weiterhin als *gute* Interessenvertretung verstehen kann**

- **Legitimation durch Größe & Mitgliedernähe:** Der ADAC hat weiterhin sehr viele Mitglieder (Ende 2024: **22,21 Mio.**) und wächst laut eigenen Angaben weiter.
- **Interessenvertretung ist heute messbar transparenter:** Der ADAC ist im **Lobbyregister** erfasst und weist dort u.a. **finanzielle Aufwendungen** für Interessenvertretung (**ca. 3,29–3,30 Mio. €** für 2024) und **Personalkapazität** (**16,6 FTE**) aus.
- **Verbraucherschutz-/Testrolle (mit formalen Standards):** Der ADAC betont die Unterzeichnung/Umsetzung der BMJV-Selbstverpflichtung „**Gutes Testen**“ (Transparenz, Methodik, Unabhängigkeit).
- **Erkennbarer „Mitgliederkompass“ in Positionen:** Beispiel Tempolimit: Der ADAC verweist explizit auf eigene Mitgliederbefragungen und dokumentiert die **Mehrheitsverschiebung** (2025: **55 % dafür**, 41 % dagegen).
- **Klassische Autofahrer-Themen werden weiter bedient:** Infrastruktur, Verkehrssicherheit, Pendlerentlastung etc. (z.B. Unterstützung einer höheren Entfernungspauschale als Entlastungsinstrument).

**Wo die wichtigsten Einschränkungen liegen (warum manche „normale Autofahrer“ sich *nicht* vertreten fühlen)**

- **ADAC ist nicht mehr „Auto-first um jeden Preis“**, sondern positioniert sich stärker als Mobilitäts- und Sicherheitsakteur **inkl. Klima-Komponente**. Das kann mit Alltagsgefühl („Sprit muss bezahlbar bleiben“) kollidieren: Der jüngste Streit um Aussagen zur **$CO_2$-Bepreisung** zeigt genau diese Reibung – inklusive Austrittsdrohungen/Kritik.
- **Struktureller Interessenkonflikt bleibt möglich:** Neben dem Verein gibt es die **ADAC SE**, die ausdrücklich **Produkte/Leistungen auch für Nichtmitglieder und Unternehmen** anbietet (Versicherung, Autovermietung, Mobilitätsservices etc.). Selbst wenn formal getrennt, wirkt das auf Teile der Öffentlichkeit wie „Interessenvertretung + Geschäft“ unter einem Markendach.
- **Breite Lobbyagenda statt „nur Autofahrer“:** Im Lobbyregister sind sehr viele Themenfelder genannt (von Straßenverkehr bis Klimaschutz, Digitalisierung, Tourismus etc.). Das ist sachlich plausibel – kann aber den Eindruck verstärken, dass der ADAC **nicht ausschließlich** „die eine“ Autofahrer-Position vertritt.

**Ein praktikables Urteil:**

Der ADAC kann 2025 **gut** als Interessenvertretung des „normalen Autofahrers“ gelten, **wenn** du darunter verstehst:

- alltagsnahe Mobilität (Auto **plus** Sicherheit/Verbraucherschutz),
- politische Arbeit, die **auch** Bezahlbarkeit und Infrastruktur adressiert,
- und eine Interessenvertretung, die Mitgliedermessungen sichtbar einbezieht.

Er ist **weniger** passend, **wenn** du eine Interessenvertretung erwartest, die primär:

- gegen verteuernde Klima-Instrumente argumentiert,
- oder konsequent „Auto vor Umwelt/Sicherheitspolitik“ priorisiert.

# VII. Positionierung des ADAC zu politischen Fragen mit Relevanz für Autofahrer

Der ADAC beschreibt seine Leitlinie in der Interessenvertretung im Kern als **„klima- und umweltgerechte sowie sichere, bezahlbare und zuverlässige Mobilität“**.

**Zentrale politische Fragen für private Autofahrer – ADAC-Positionen**

**1) Tempolimit Autobahn (130)**

- **ADAC:** Keine Pro/Contra-Empfehlung an die Politik; verweist auf teils unklare Wirkungen und will die Debatte „versachlichen“, u.a. via **Wechselverkehrszeichen/Temposteuerung**.

**2) $CO_2$-Preis auf Kraftstoffe (Benzin/Diesel) und sozialer Ausgleich**

- **ADAC (Kernlinie 2025):** $CO_2$-Preis wird als Treiber steigender Kosten anerkannt; fordert **Ausgleich/„Klimageld“**, **keine zusätzlichen Abgaben/Steuererhöhungen für Autofahrer**, und eine **dauerhafte Pendlerpauschale von 38 Cent ab dem 1. km**.
- **ADAC (medial stark beachtet Anfang 2026):** Verkehrspräsident Hillebrand wird mit „$CO_2$-Bepreisung ist ein richtiges Instrument“ zitiert (Anreiz für Umstieg auf klimafreundlichere Alternativen).

**3) „Verbrenner-Aus“/Neuzulassungsregeln ab 2035 (EU) & Technologieoffenheit**

- **ADAC:** Begrüßt Öffnung/Anpassungsvorschläge der EU-Kommission (u.a. Möglichkeit, dass neben BEV auch **Plug-in/Range-Extender** bzw. unter Bedingungen auch andere Technologien nach 2035 eine Rolle spielen können).

**4) Elektromobilität: Anreize, Ladepreise, Ladeinfrastruktur**

- **ADAC:** E-Mobilität als „wichtigster Hebel“ zur Klimaneutralität im Autoverkehr, aber nur mit **bezahlbaren Fahrzeugen** und **transparenten/verbraucherfreundlichen Ladepreisen**; fordert bessere Rahmenbedingungen.

**5) Alternative Kraftstoffe / E-Fuels**

- **ADAC:** Will Klimaschutz auch im bestehenden Verbrenner-Bestand stärken: **Produktion/Nutzung klimaneutraler Kraftstoffe attraktiver machen**, u.a. höhere **Beimischungsquoten** und **Steuer-/Regulierungsanreize** für alternative Kraftstoffe.

**6) Pendler / Entfernungspauschale**

- **ADAC:** Unterstützt dauerhafte Anhebung (38 Cent ab dem 1. km) als Entlastung.

**7) Städte & Parken (indirekt sehr relevant für Autofahrer)**

- **ADAC:** Befürwortet **Parkraummanagement** als Ordnung/Lenkung knapper Flächen (Ziel u.a. weniger Parksuchverkehr, bessere Nutzung) – also eher „organisieren“ statt „einfach wegkürzen“.

---

**Verhältnis zu Parteien (anhand der 2025er Programmlage)**

Ich mappe das auf die oben genannten Felder (stark vereinfacht – Parteien haben dazu jeweils ganze Kapitel):

**Tempolimit**

- **SPD / Grüne:** pro Tempolimit (je 130).
- **Linke:** pro, sogar **120**.
- **CDU/CSU / FDP / AfD:** gegen generelles Tempolimit.
- **ADAC: neutral (keine Empfehlung)** → keine echte „Deckungsgleichheit“ mit Pro- oder Contra-Parteien.

**Verbrenner-Regeln ab 2035 / Technologieoffenheit**

- **CDU/CSU:** will Verbrenner-Aus rückgängig/überprüfen, technologieoffen inkl. E-Fuels.
- **FDP:** „Kein Verbot des Verbrennungsmotors“/technologieoffen.
- **AfD:** lehnt Verbrennerverbot ab.
- **Linke:** hält am Ende neuer Verbrenner 2035 fest.
- **SPD:** hält laut Programmauswertung am Verkaufsverbot fest (gleichzeitig industriepolitische Abfederung).
- **ADAC:** befürwortet **Öffnung für weitere Technologien** (z.B. PHEV/Range-Extender etc.) → **näher an CDU/CSU/FDP** als an Linke/Grüne; bei SPD „teils/teils“ je nach Detail.

**$CO_2$-Preis / „Tanken wird teurer“ + Ausgleich**

- **BSW:** will $CO_2$-Abgabe kippen.
- **AfD:** fordert Abschaffung der $CO_2$-Bepreisung (u.a. parlamentarisch dokumentiert).
- **FDP:** setzt stark auf $CO_2$-Preis/Emissionshandel als Leitinstrument (bei weniger „Zusatzregulierung“).
- **ADAC:** akzeptiert $CO_2$-Preis als Instrument, fordert aber **spürbaren sozialen Ausgleich (Klimageld)** und lehnt **zusätzliche** Autofahrer-Abgaben ab → eher Schnittmenge mit Parteien, die „$CO_2$-Preis ja, aber fair kompensieren“ vertreten (SPD/Grüne typischerweise in diese Logik; FDP eher $CO_2$-Preis-orientiert; Union je nach Ausgestaltung).

**E-Mobilität, Ladenetz, Verbraucherfreundlichkeit**

- **SPD / Grüne:** stark pro E-Mobilität & Förder-/Infrastrukturpfad.
- **CDU/CSU / FDP:** ebenfalls Ladenetz-Ausbau, aber stärker „technologieoffen“ (und weniger „Verbote“).
- **ADAC:** pro E-Mobilität, aber sehr fokusiert auf **Preis/Alltagstauglichkeit/Transparenz** → häufig Schnittmengen **mit mehreren** Parteien (SPD/Grüne bei Ausbau; CDU/CSU/FDP bei Technologieoffenheit).

---

**Welche Partei ist den ADAC-Positionen am nächsten?**

Wenn man die **ADAC-Kernbotschaft** verdichtet („**bezahlbar + klimaverträglich + technologieoffen + keine Zusatzbelastungen ohne Ausgleich**“), dann ist das **keine 1:1-Parteiposition**, sondern eher ein **Mitte-/Kompromissprofil**.

Trotzdem kann man „Nähe“ nach Themen clustern:

- **Am häufigsten Überschneidung bei *klassischen Autofahrer-/Technologieoffenheits*-Punkten** (kein generelles Tempolimit, Skepsis gegenüber „Verbrenner-Verbot“, E-Fuels/Technologieoffenheit): **CDU/CSU und FDP** liegen hier am nächsten.
- **Am nächsten bei *„Klimapolitik ja, aber sozial abfedern“* (Klimageld-/Ausgleichslogik, Ladeinfrastruktur-Ausbau):** eher **SPD und Grüne** (wobei Details stark variieren).
- **Am weitesten weg** sind Positionen, die **$CO_2$-Bepreisung grundsätzlich kippen** wollen (weil der ADAC sie – zumindest als Instrument – nicht grundsätzlich ablehnt): das betrifft v.a. **AfD und BSW**.
- **Linke** ist beim **Tempolimit (120)** und einer stärker restriktiven Linie tendenziell weiter weg vom ADAC-Profil, weil der ADAC hier explizit **keine Empfehlung** abgibt.

# VIII. Neupositionierung des ADAC als Mobilitäts- und Service-Anbieter

Seit **2018** hat der ADAC seine Außendarstellung und sein Leistungsportfolio Schritt für Schritt **vom „reinen Automobilclub" hin zu einem breiter verstandenen Mobilitäts- (und Service-)Anbieter** verschoben. Das passiert nicht in einem einzelnen Relaunch, sondern als **Bündel aus (1) neuem Leistungsversprechen, (2) neuen Services jenseits der klassischen Autopanne, (3) daten-/studienbasierter Mobilitätspolitik** und (4) Ausbau des kommerziellen Portfolios in der **ADAC SE**.

**1) Der inhaltliche Kern der Neupositionierung**

Der ADAC beschreibt „Hilfe, Rat und Schutz" heute **„umfassender"** – ausdrücklich **„im Bereich der Mobilität und darüber hinaus"**.
Parallel betont er in seiner Mobilitäts-/Verkehrsarbeit, Mobilität **„für alle Verkehrsteilnehmer barrierefrei und vernetzt"** gestalten zu wollen und Zielkonflikte (Sicherheit, Klima, Bezahlbarkeit, Zuverlässigkeit) **sachlich** zu lösen.

**Übersetzt:** Der ADAC versucht seit Ende der 2010er/Anfang der 2020er, als **„Mobilitätsclub/Mobilitätspartner"** wahrgenommen zu werden – nicht nur als Lobby für Autofahrer.

**2) Sichtbare Produkt- und Service-Schritte (Timeline ab 2018)**

**2018/2019: ADAC SE als „Service- und Produktplattform" stabilisiert**

Die ADAC SE berichtet 2018 (Wirtschaftsbericht-Kommunikation) Wachstum u.a. in **Versicherung**, **Autovermietung**, **Luftfahrt**, **Assistance** sowie starkere **Dienstleistungen/IT-Services** für den ADAC e.V. Das ist die wirtschaftliche Basis, um neue „Mobilitäts-Services" überhaupt skalieren zu können.

**2020: Einführung der Premium-Mitgliedschaft (Upgrade im Leistungsversprechen)**

Die **Premium-Mitgliedschaft** wurde **2020 eingeführt** und wird als Hebel gesehen, „zeitgemäße" Leistungen und Absicherung (v.a. bei Reise/Mobilität) auszubauen.

**2022: Multimodalität wird konkret – Fahrrad + E-Mobilität + THG**

- **Fahrrad-Pannenhilfe**: Der ADAC startet/etabliert Fahrradpannenhilfe als Clubleistung (kommuniziert als Beitrag zum Mobilitätswandel).
- **E-Mobilität als Massenangebot**: Kooperation mit **EnBW** beim Ladeangebot **ADAC e-Charge** (2023er Rückblick nennt >250.000 Nutzende) und **THG-Quote/THG-Bonus** (Vermittlung seit **April 2022**).
- **Mobilitätsforschung/Monitoring**: Der ADAC-**Mobilitätsindex** erscheint laut Prognos **erstmals im Frühjahr 2022** (als umfassendes Nachhaltigkeitsmonitoring über Individual- und öffentlichen Verkehr).

**2023/2024: Skalierung & „Mobilität + mehr"**

- 2023er Vereinskommunikation fasst die Strategie so: Leistungen werden entlang veränderter Bedürfnisse **ausgeweitet** (Fahrrad, Elektro, Reise, Gesundheit, Zuhause).
- **Zwei Jahre Fahrrad-Pannenhilfe**: bis Mitte 2024 kumuliert **27.272 Einsätze**; Service ist rund um die Uhr auch digital über Pannenhilfe-App/Web-App erreichbar.

**2024: „ADAC-Prinzip Pannenhilfe" wird auf das Zuhause übertragen (über ADAC SE/JV)**

Mit der (gemeinsam mit Allianz betriebenen) **ADAC Zuhause Versicherung AG** startet ein Angebot „Pannenhilfe für Haus und Wohnung“ (Schutzbrief + Hausrat). Der ADAC sagt explizit: **„Wir übertragen das Prinzip der ADAC Pannenhilfe auf den häuslichen Bereich“** und „entwickeln den ADAC über die Mobilität hinaus“.

**2025: Positionierung über Studien/Handlungsempfehlungen zur Mobilitätswende**

Der Mobilitätsindex wird 2025 mit Daten bis **2023** aktualisiert und enthält konkrete Empfehlungen über mehrere Dimensionen (Sicherheit, Verfügbarkeit/Zuverlässigkeit, Klima/Umwelt, Bezahlbarkeit) – also **systemische Mobilitätspolitik**, nicht nur „Autothemen“.

**3) Was bedeutet „Mobilitätsunternehmen“ beim ADAC praktisch?**

Es ist eher ein **Ökosystem** als „eine App, die alles kann“:

- **ADAC e.V. (Club)**: Mitgliedschaft + Clubleistungen werden **multimodaler** (Auto/Motorrad **und** Fahrrad; E-Auto-Alltag; Reiseabsicherung; Teile von Gesundheit/Zuhause als Mitgliedervorteil/Service).
- **ADAC SE (Wirtschaftsarm)**: bündelt kommerzielle Aktivitäten rund um **Reise & individuelle Mobilität** und entwickelt/finanziert neue Produktfelder (z.B. Zuhause-Angebot).
- **„Thought Leadership“/Politik**: Ausbau einer **datenbasierten Mobilitätsagenda** (Mobilitätsindex, Standpunkte, Fachinformationen) mit Anspruch, Zielkonflikte (Klima/Sicherheit/Bezahlbarkeit) auszutarieren.

**4) Kurzfazit**

Nach 2018 repositioniert sich der ADAC erkennbar entlang von drei Achsen:

1. **vom Auto zur Mobilität** (Fahrrad, ÖPNV-Dimensionen in Studien, multimodale Sicht),
2. **von analog zu digital/skalierbar** (Apps/Web-App, Ladeangebote, THG-Vermittlung),
3. **von „unterwegs“ zu „unterwegs + zuhause/gesund“** (Zuhause-Schutzbrief/Versicherungsprodukte, Medical-App/Telemedizin im Reiseumfeld)

# Chronologie der wesentlichen Werbe-Slogans nach 1945

1954 – „Die gelben Engel."

1973 – „Freie Fahrt für freie Bürger."

1985 – „Es lohnt sich, Mitglied im ADAC zu sein."

1986 – „Der ADAC – mit Sicherheit für Sie da."

1990 – „Der ADAC. Die Sicherheit."

1994 – „Ihr gutes Recht für wenig Geld!"

1995 – „Der ADAC – führend in Hilfe, Schutz und Beratung!"

1997 – „Ein gutes Gefühl, im ADAC zu sein."

1998 – „Aber sicher."

2000 – „Machen Sie sich aus dem Stau!"

2003 – „Wir sind da – heute und in Zukunft"

2003 – „Nach Hause mit dem ADAC!"

2021 – „Wir sind da. Jetzt und in Zukunft"

2024 – „Pannenhilfe für Zuhause."

2025 – „ADAC – Wir sind da."

## Interessante Links zum Thema

https://www.noz.de/deutschland-welt/politik/artikel/sprit-teurer-machen-adac-wirbt-fuer-co2-preis-49653132

https://www.focus.de/auto/adac-wuenscht-sich-hoehere-spritpreise-damit-die-deutschen-ihre-verbrenner-aufgeben_b7c3fcec-0e3f-47bf-bc67-162e9f430af4.html

https://www.bz-berlin.de/archiv-artikel/der-adac-will-nicht-mehr-deutsch-und-auch-kein-autoclub-mehr-sein

https://www.welt.de/wirtschaft/article238872347/ADAC-Der-Automobilclub-will-sich-neuen-Geschaefsfeldern-widmen.html?

https://www.welt.de/wirtschaft/article237050201/ADAC-Vom-Tempolimit-Gegner-zur-Radfahrer-Lobby-erstaunlicher-Wandel.html?