

Verbraucherschutz zwischen Anspruch und Wirklichkeit: ADAC, Alkohol und Zucker – Warum Regulierung ohne Bürgerbeteiligung scheitert

INHALTSVERZEICHNIS

<i>Ein Artikel zur Debatte über faire Preispolitik in Deutschland</i>	<i>2</i>
<i>Einleitung: Der ADAC-Skandal und das größere Problem</i>	<i>2</i>
<i>Teil 1: Der Fall ADAC und die Grenze zwischen Klimaschutz und Bürgerwohl</i>	<i>2</i>
<i>Hillebrands Aussagen: Richtig gemeint, falsch gerahmt?</i>	<i>2</i>
<i>Was war der Kern der Aussage?</i>	<i>3</i>
<i>Teil 2: Die Benzinpreis-Debatte – Das österreichische Modell und die ADAC-Kritik.....</i>	<i>3</i>
<i>Das Österreich-Modell: Transparenz statt Deckel.....</i>	<i>3</i>
<i>Warum der ADAC das Modell ablehnte.....</i>	<i>3</i>
<i>Teil 3: Zuckersteuer – Warum 20% zu hoch sind (und warum der ADAC zu spät ist).....</i>	<i>3</i>
<i>Die Theorie: Zuckersteuer reduziert Übergewicht</i>	<i>3</i>
<i>Großbritannien: Herstellerabgabe statt Verbrauchersteuer</i>	<i>4</i>
<i>Deutschlands Problem: Kopie ohne Verständnis</i>	<i>4</i>
<i>Teil 4: Alkoholsteuer – Eine Branche ohne Verantwortung</i>	<i>4</i>
<i>Status quo: Zufällig „gerecht“, systematisch falsch</i>	<i>4</i>
<i>Forderungen nach drastischen Steuererhöhungen</i>	<i>4</i>
<i>Lösung: Systematisches Kartell- und Preismonitoring</i>	<i>4</i>
<i>Teil 5: Die tiefere Krise – Warum Regulierung scheitert, wenn Bürger außen vor bleiben</i>	<i>5</i>
<i>Das Muster: Top-down ohne Rückkopplung</i>	<i>5</i>
<i>Warum Bürgerbeteiligung entscheidend ist</i>	<i>5</i>
<i>Teil 6: Was besser werden muss – Ein Blueprint für faire Regulierung</i>	<i>5</i>
<i>1. Preis-Monitoring statt starrer Deckel.....</i>	<i>5</i>
<i>2. Direktausgleiche koppeln</i>	<i>5</i>
<i>3. Bürgerbeteiligung vor Einführung.....</i>	<i>5</i>
<i>4. Institutionelle Kontrolle ausbauen</i>	<i>5</i>
<i>Fazit: Verbraucherschutz beginnt mit ernst genommenen Bürgern.....</i>	<i>6</i>

Ein Artikel zur Debatte über faire Preispolitik in Deutschland

Autoren-Notiz: Dieser Artikel beleuchtet die Spannungen zwischen wissenschaftlichen Empfehlungen, Industrieinteressen und Bürgerbeteiligung am Beispiel von drei zentralen Wirtschaftsbereichen: Tankstellen, Alkohol und Zucker. Die Leitfrage lautet: Wessen Interessen werden durch Regulierung tatsächlich geschützt – und wer bleibt auf der Strecke?

Einleitung: Der ADAC-Skandal und das größere Problem

Februar 2026 – Ein Autoclub verliert seine Glaubwürdigkeit

Der ADAC, seit Jahrzehnten das Sprachrohr der deutschen Autofahrer, steckt in einer Vertrauenskrise, die auf ein größeres strukturelles Problem verweist: **Wer schützt die Bürger eigentlich vor Regulierung, die ihnen schadet?** Ende Dezember 2025 erklärte ADAC-Verkehrspräsident Gerhard Hillebrand in einem Interview mit der Neuen Osnabrücker Zeitung, höhere Benzinpreise seien ein „effektives Instrument“, um Autofahrer zum Umstieg auf Elektroautos zu bewegen. Die Reaktion war heftig: Tausende Mitglieder drohten mit Austritt oder kündigten ihre Mitgliedschaft, am 1. Februar 2026 trat Hillebrand schließlich zurück.

Die Frage ist: Was genau ist in den vergangenen Wochen passiert – und was sagt dieser Fall über den deutschen Umgang mit Preispolitik aus?

Teil 1: Der Fall ADAC und die Grenze zwischen Klimaschutz und Bürgerwohl

Hillebrands Aussagen: Richtig gemeint, falsch gerahmt?

In dem Interview betonte Hillebrand mehrfach, höhere CO₂-Preise seien **nur sinnvoll, wenn es Alternativen gibt** – insbesondere günstigeren Ladestrom und bezahlbare Elektroautos. Das ist inhaltlich korrekt: Wenn man Verbraucher durch Preise lenken will, braucht es Ausweichoptionen, sonst treffen die Maßnahmen vor allem Haushalte mit niedrigen Einkommen. Sein strategischer Fehler bestand darin, sich klar für höhere Preise auszusprechen, ohne sicherzustellen, dass Politik und Infrastruktur die von ihm eingeforderten Entlastungen tatsächlich bereitstellen.

Der ADAC versuchte anschließend Schadensbegrenzung: In einer Stellungnahme nach Hillebrands Rücktritt betonte der Club, seine Position sei seit jeher „gegen jede weitere Belastung ohne sozialen Ausgleich“, der Auftrag laute „bezahlbare Mobilität für alle“. Inhaltlich passt das zur bisherigen Linie, doch der Eindruck blieb: Hillebrand hatte zwar einen wahren Punkt, aber zur falschen Zeit, im falschen Format und an das falsche Publikum adressiert.

Was war der Kern der Aussage?

Im Kern hatte der ADAC mit drei Punkten recht:

1. **CO₂-Preisierung ist wissenschaftlich sinnvoll**, aber nur mit flankierenden Ausgleichsmechanismen.
2. **Benzinpreise müssen nicht dauerhaft niedrig bleiben**, wenn es reale Alternativen gibt.
3. **Der Klimawandel ist real**, und Preissignale sind ein wichtiges Instrument, um ihn zu bekämpfen.

Entscheidend fehlte jedoch eine klar formulierte Bedingungsliste: „Wir akzeptieren höhere Preise nur, wenn ...“ – etwa wenn Ladestrom nachweislich deutlich günstiger ist als Benzin, E-Autos für Normalverdiener bezahlbar sind, Pendler mit weiter Strecke entlastet werden und für Rentner sowie Sozialhilfeempfänger Sonderregelungen greifen. Stattdessen blieb medial hängen: „Der ADAC will, dass ihr mehr zahlt.“

Teil 2: Die Benzinpreis-Debatte – Das österreichische Modell und die ADAC-Kritik

Das Österreich-Modell: Transparenz statt Deckel

Im Oktober 2025 brachte Baden-Württemberg ein Modell ins Gespräch, das in Österreich seit 2011 gilt: **Tankstellen dürfen Preise nur einmal täglich (um 12:00 Uhr) erhöhen, können sie aber jederzeit senken.** Das Ergebnis in Österreich ist bemerkenswert: Verbraucher kennen typische günstigere Tankenzeiten, eine zentrale Transparenz-Datenbank (E-Control) macht alle Preise öffentlich, und die Kartellbehörde überwacht systematisch möglichen Missbrauch. Die Preisvolatilität wurde über die Jahre deutlich reduziert.

Warum der ADAC das Modell ablehnte

Der ADAC argumentierte, wenn Tankstellen nur einmal am Tag erhöhen dürften, würden sie die Erhöhung einfach größer ausfallen lassen, um sich Spielraum zu verschaffen. Theoretisch ist dieses Verhalten denkbar, praktisch wird es durch Transparenz und Wettbewerb begrenzt: Alle Preisanpassungen sind in der Datenbank sichtbar, das Kartellamt kann auffällige Sprünge prüfen, und Kunden können zu günstigeren Anbietern wechseln. Österreich verfügt hier über gut 15 Jahre Erfahrung, die zeigen, dass das Modell handhabbar ist.

Die uneingestandene Sorge des ADAC dürfte eher gewesen sein, dass das Modell durchschnittliche Tagespreise tendenziell anheben könnte, weil Tankstellen Preissenkungen zurückhaltender einsetzen, wenn Erhöhungen nur einmal täglich möglich sind. Anstatt das Modell pauschal abzulehnen, hätte der Club Bedingungen formulieren können: etwa eine zusätzliche Obergrenze, mehr Ressourcen für das Kartellamt und digitale Verbraucher-Apps, die die Preisdaten transparent nutzen. Die schlichte Ablehnung wirkt vor diesem Hintergrund weniger wie Verbraucherschutz und mehr wie Blockadehaltung.

Teil 3: Zuckersteuer – Warum 20% zu hoch sind (und warum der ADAC zu spät ist)

Die Theorie: Zuckersteuer reduziert Übergewicht

Das Deutsche Zentrum für Diabetesforschung und der Marburger Bund haben berechnet, dass **eine Zuckersteuer von 20% volkswirtschaftliche Einsparungen von bis zu 16 Milliarden Euro bringen könnte** – etwa durch weniger Typ-2-Diabetes, geringere Behandlungskosten und weniger Folgeerkrankungen. Rechnerisch ist das plausibel, zumal Zuckerkonsum einen messbaren Beitrag zu Übergewicht leistet. Ökonomisch bleibt aber das Verteilungsproblem: Ein Arbeiter, der täglich eine Limonade für einen Euro trinkt, zahlt 20 Cent im Monat extra – für Vielverdiener mit deutlich höherem Einkommen ist dieselbe Mehrbelastung kaum spürbar.

Großbritannien: Herstellerabgabe statt Verbrauchersteuer

Großbritannien ging 2018 einen anderen Weg und führte mit der Soft Drinks Industry Levy (SDIL) eine **Herstellerabgabe** ein, keine klassische Verbrauchsteuer. Der Mechanismus ist einfach: Hersteller zahlen pro Liter zuckerhaltigem Getränk, reagieren mit Rezepturänderungen, senken den Zuckergehalt und reichen die Kosten nur teilweise oder gar nicht weiter. Ergebnis: Der durchschnittliche Zuckergehalt in Softdrinks sank deutlich, während die soziale Regressivität weitgehend vermieden wurde.

Deutschlands Problem: Kopie ohne Verständnis

Die Bundesregierung lehnte 2025 eine Zuckersteuer ab und setzte stattdessen auf Aufklärungskampagnen. Politisch wirkt das wie ein Ausweichen vor Konflikten mit der Lebensmittelindustrie, die über starke Lobbystrukturen verfügt, während Ärzteverbände vor allem auf fachliche Argumente setzen. Ein besserer Ansatz wäre eine moderatere Herstellerabgabe nach britischem Vorbild mit einem Satz von 10–15%, beschränkt auf Getränke, zweckgebunden für Kindergesundheit und mit einer klaren Reformulierungsfrist von zwei bis drei Jahren. Politisch fehlt dafür allerdings bislang der Mut.

Teil 4: Alkoholsteuer – Eine Branche ohne Verantwortung

Status quo: Zufällig „gerecht“, systematisch falsch

Die aktuelle Alkoholbesteuerung in Deutschland ist inkonsistent konstruiert. Ein halber Liter Bier wird mit nur wenigen Cent besteuert, ein ganzer Kasten bleibt steuerlich kaum ins Gewicht, während hochprozentige Spirituosen deutlich stärker belastet werden. De facto belastet das eher Konsummuster von Arbeitern (Bier) als hochpreisige Getränke, die tendenziell von Wohlhabenderen konsumiert werden.

Forderungen nach drastischen Steuererhöhungen

Medizinisch ist eine höhere Besteuerung von Alkohol, Nikotin und Zucker gut begründbar, weil sie gesundheitliche Schäden reduzieren kann. Ökonomisch sind pauschale Aufschläge von 50–100% jedoch problematisch, wenn sie nicht von wirksamer Kontrolle flankiert werden. Alkohol ist vergleichsweise unelastisch: Menschen mit Abhängigkeit kaufen auch bei höheren Preisen weiter, sodass Hersteller die Steuer weitgehend auf die Endkunden abwälzen können. Die Folge wäre, dass vor allem einkommensschwache Gruppen einen größeren Teil ihrer Mittel für die gleiche Menge Alkohol ausgeben.

Lösung: Systematisches Kartell- und Preismonitoring

Statt nur an der Steuerschraube zu drehen, braucht es ein System, das **Steuerüberwälzung begrenzt**. Dazu gehören eine Preis-Monitoring-Datenbank nach österreichischem Tankstellen-Vorbild, regelmäßige Meldungen der Herstellerpreise, kartellrechtliche Analysen von Rohstoffkosten und Margen sowie spürbare Bußgelder bei missbräuchlicher Gewinnsteigerung. Mit dynamisch angepassten Schwellenwerten ließe sich definieren, was „faire“ Weitergabe ist – und was Ausbeutung.

Teil 5: Die tiefere Krise – Warum Regulierung scheitert, wenn Bürger außen vor bleiben

Das Muster: Top-down ohne Rückkopplung

In Deutschland zeigt sich bei vielen Regulierungsdebatten ein wiederkehrendes Muster: Experten identifizieren ein Problem, entwickeln eine Lösung, Politik greift sie auf, Industrie-Lobbyisten wirken an der konkreten Ausgestaltung mit – und die Bürger bemerken es erst, wenn die neue Steuer oder Regel schon beschlossen ist. Die Kosten landen dann bei den Verbrauchern, während Unternehmen Wege suchen, die neuen Vorgaben zu umgehen oder gewinnneutral zu gestalten. Regulierung wird auf diese Weise schnell als Farce wahrgenommen, selbst wenn die ursprüngliche Idee fachlich sinnvoll war.

Der ADAC ist hier ein besonders sichtbares Beispiel: Der Club hätte frühzeitig formulieren können, dass seine Mitglieder vor allem transparente und vorhersehbare Benzinpreise wünschen, statt nachträglich in eine Abwehrhaltung gegenüber konkreten Vorschlägen zu rutschen.

Warum Bürgerbeteiligung entscheidend ist

Länder mit stabileren und akzeptierten Regulierungsregimen – etwa Schweden, Dänemark oder die Schweiz – binden Bürger systematisch früher ein. Dort werden Reformen häufig in Pilotprojekten getestet, in kommunalen Verfahren diskutiert oder direkt per Volksabstimmung legitimiert. In Deutschland dominiert hingegen ein Modell, in dem Expertengremien und Ministerien weitgehend unter sich bleiben und Bürger eher als Objekt der Regulierung denn als Partner behandelt werden.

Teil 6: Was besser werden muss – Ein Blueprint für faire Regulierung

1. Preis-Monitoring statt starrer Deckel

Für Benzin könnte ein modifiziertes Österreich-Modell mit klaren Transparenzregeln, digital zugänglichen Preisdaten und einer gestärkten Kartellaufsicht eingeführt werden. Für Alkohol bietet sich ein wöchentliches Preisreporting mit dynamischen Schwellenwerten an, die an Rohstoffkosten und Inflation gekoppelt sind. Bei Zucker sollte der Schwerpunkt auf Herstellerabgaben, Reformulierungsanreizen und zweckgebundener Verwendung der Einnahmen liegen.

2. Direktausgleiche koppeln

Steuermehreinnahmen aus Lenkungsabgaben sollten **automatisch mit Entlastungen verknüpft** werden, etwa durch Zuschläge beim Kindergeld, Zuschläge bei niedrigen Renten oder eine angepasste Entfernungspauschale. Dadurch ließen sich die regressiven Effekte dämpfen, ohne auf die Lenkungswirkung zu verzichten.

3. Bürgerbeteiligung vor Einführung

Neue Steuern und Regulierungsmodelle sollten zunächst in Testregionen erprobt werden, begleitet von transparenten Kosten-Nutzen-Rechnungen für die betroffenen Bürger. Elemente direkter Demokratie – von konsultativen Befragungen bis hin zu Volksabstimmungen – könnten helfen, Legitimation aufzubauen und Widerstand zu verringern.

4. Institutionelle Kontrolle ausbauen

Ein schlagkräftiges Bundeskartellamt mit zusätzlichen Ressourcen für Preismonitoring, gestärkte Verbraucherzentralen mit klaren Beschwerdewegen und eine unabhängige Ombudsstelle für Fälle mutmaßlicher Steuerüberwälzung wären zentrale Bausteine einer glaubwürdigen Regulierung. Finanziert werden könnte dies aus einem kleinen Teil der zusätzlichen Steuermehreinnahmen, ohne neue Haushaltslöcher zu reißen.

Fazit: Verbraucherschutz beginnt mit ernst genommenen Bürgern

Die Krise um den ADAC und Hillebrand illustriert, was passiert, wenn Preissignale gesetzt oder gefordert werden, ohne dass die Betroffenen frühzeitig eingebunden und abgesichert sind. Höhere CO₂-Preise, Alkohol- und Zuckersteuern können sinnvoll sein, wenn sie gut gestaltet, sozial abgefedert und institutionell kontrolliert werden. Scheitern sie an mangelnder Transparenz und fehlender Bürgerbeteiligung, untergraben sie Vertrauen in Institutionen – und liefern Munition für generelle Anti-Regulierungs-Stimmungen.