

acv

Bezahlbar.
Sicher.
Zukunftsfähig.

Verkehrspolitische Positionen des ACV

AGENDA

Mobilität leistungsfähig und bezahlbar halten	
Infrastruktur erhalten und ausbauen	6
Individuelle Mobilität bezahlbar halten	8
E-Mobilität für alle	10
Verkehrssicherheit stärken	
Schwächere schützen	14
Ablenkung konsequent bekämpfen	16
Landstraßensicherheit ernst nehmen	18
Fahranfänger besser vorbereiten	20
Klare Linie bei Alkohol, Cannabis und illegalen Drogen	22
Tempolimit pragmatisch statt ideologisch	24
Mobilität der Zukunft gestalten	
Technologieoffenheit als Grundprinzip	28
Mobilität intelligent vernetzen	30

Mobilität, die funktioniert: Bezahlbar. Sicher. Zukunftsfähig.

In der Debatte über die Zukunft der Mobilität hält sich ein Missverständnis: als müsse man wählen zwischen Freiheit und Verantwortung, Bezahlbarkeit und Klimaschutz. Eine Politik, die nur eines bedient, geht an der Wirklichkeit der meisten Menschen vorbei.

Denn für diese ist Mobilität kein Streitthema, sondern Voraussetzung für Teilhabe. Für Menschen in der Stadt wie auf dem Land, für Junge wie für Alte, für jede Einkommensgruppe. Wer Mobilität gestalten will, muss alle mitnehmen.

Der ACV vertritt die Interessen einer stark wachsenden Gemeinschaft von mehr als 550.000 Autofahrern. Unser Anspruch: Mobilität, die funktioniert – bezahlbar, sicher, zukunftsfähig. Dafür braucht es realistische, unideologische Politik: keine Verbote, Technologiefixierung oder Bevormundung, stattdessen praktikable Lösungen, die den mündigen Bürger ernst nehmen. Unsere Positionen haben wir hier dargelegt.

MOBILITÄT LEISTUNGSFÄHIG UND BEZAHLBAR HALTEN

Infrastruktur erhalten und ausbauen

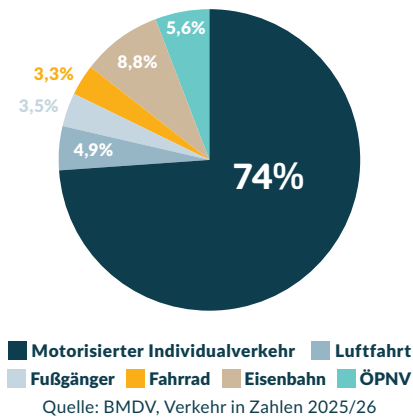
» **Infrastruktur ist die Basis für sichere, individuelle Mobilität, sie muss leistungsfähig und dauerhaft finanziert sein.** «

Mehr als 70 Prozent des Personen- und Güterverkehrs in Deutschland werden auf der Straße abgewickelt, der Pkw-Bestand wächst auch im laufenden Jahr wieder. Straßen und Fahrbahnen sind vielerorts in kritischem Zustand. Aufgerissene Fahrbahnen und beschädigte Fahrbahnränder sind ein Sicherheitsrisiko, Sperrungen schränken individuelle Mobilität ein und verursachen wirtschaftliche Folgekosten. Gleichzeitig wird die Finanzierung von Legislaturperiode zu Legislaturperiode neu verhandelt. Das ist zu kurzfristig für Vorhaben, die Jahrzehnte brauchen.



Drei von vier Kilometern werden mit dem Auto zurückgelegt

Modal Split der Verkehrsleistung im Personenverkehr 2023



Infrastrukturfinanzierung langfristig sichern

Sondertöpfe und kurzfristige Haushaltsentscheidungen sind keine Basis für Infrastrukturplanung. Straßen, Brücken und Tunnel brauchen eine verlässliche, dauerhafte Finanzierungsgrundlage, unabhängig von politischen Konjunkturen und Legislaturlogik.

Mittel nach Nutzungsrealität verteilen

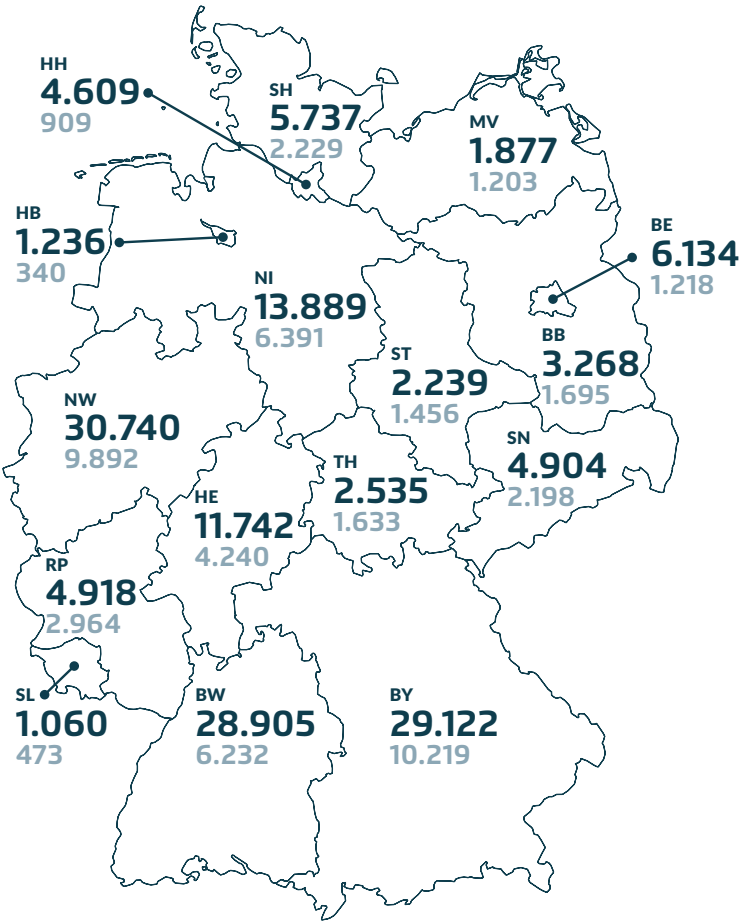
Wenn mehr als 70 Prozent des Verkehrs auf der Straße stattfinden, muss sich das in der Mittelverteilung widerspiegeln. Investitionsentscheidungen für Straße, Schiene und Ladeinfrastruktur sollten auf Basis tatsächlicher Auslastungs- und Nutzerdaten getroffen werden.

70,5 %

... des Güterverkehrs rollen in Deutschland auf der Straße (BMDV 2025/26). Auf die Schiene entfallen etwa 20, auf Binnenschiffe etwa 6 Prozent.

Was Autofahrer zahlen, muss der Straße zugutekommen

Kfz-Steuer und Energiesteuer auf Kraftstoffe bringen dem Bund Milliarden Euro im Jahr, ohne dass diese Mittel systematisch in die Verkehrsinfrastruktur zurückfließen. Die im Straßenbaufinanzierungsgesetz angelegte Zweckbindung ist seit den 1970er Jahren per Haushaltsgesetz gelockert. Damit hängen Erhalt und Ausbau an der jeweiligen Kassenlage. Wir halten es für notwendig, dass ein verlässlicher Anteil der Einnahmen aus dem Straßenverkehr dauerhaft für die Infrastruktur zur Verfügung steht.



Verteilung der öffentlich zugänglichen Ladepunkte

■ 152.915 Normalladepunkte ■ 53.292 Schnellladepunkte
Quelle: Bundesnetzagentur, Stand: 06/26

Nutzerbeteiligung auf europäischer Ebene im Auge behalten

Es wäre sinnvoll, wenn diejenigen stärker zur Finanzierung beitragen würden, die die Infrastruktur tatsächlich nutzen. Im europäischen Umfeld ist das Thema Maut in Bewegung; Deutschland sollte diese Entwicklungen aufmerksam verfolgen und sich für eine gerechte Nutzerfinanzierung einsetzen.

Ladeinfrastruktur als Daseinsvorsorge gestalten

Wo der Markt nicht investiert, weil es sich nicht rechnet, darf der Staat nicht wegschauen. Die Ladeinfrastruktur muss als Teil der Daseinsvorsorge in unterversorgten Regionen gezielt ausgebaut werden, sonst bleibt Elektromobilität strukturell ein urbanes Privileg.

Individuelle Mobilität bezahlbar halten



Mobilität darf keine Frage des Einkommens sein. Bezahlbarkeit muss als Maßstab für neue Vorgaben gelten: beim Fahrzeug, beim Kraftstoff, bei den Betriebskosten, beim Führerschein.



Kleine, günstige Autos verschwinden vom Markt. Neben der allgemeinen Preisentwicklung, höheren Material- und Entwicklungskosten sowie veränderter Modell- und Ausstattungspolitik der Hersteller treiben auch strengere Emissionsgrenzwerte und verpflichtende Assistenzsysteme die Preise gerade für Fahrzeuge, die eigentlich erschwinglich sein sollten. Für viele Menschen ist das Auto aber keine Lifestyle-Entscheidung, sondern Voraussetzung für Alltag und Arbeit. Das gilt für den Führerschein ebenso: Für junge Menschen ist er Schlüssel zu Mobilität, Ausbildung und Arbeit, er darf nicht zum Luxusgut werden.



+ 58 %

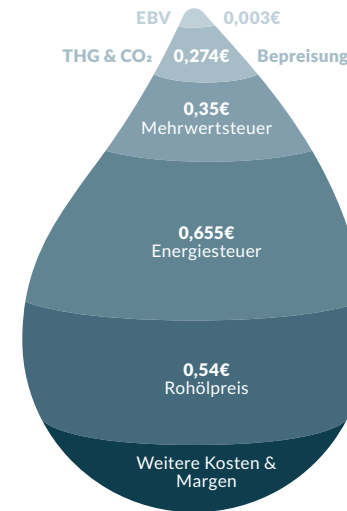
hat der Preis des VW Polo (aktuelles Basismodell: 20.135 Euro) nominal im Vergleich zu 2016 (Basispreis: 12.750 Euro) zugelegt, ebenso wie der für viele andere Kleinwagen: beim Skoda Fabia sind es + 69 %, beim Renault Clio + 62 %. 2016 hatten die Basismodelle allerdings teils keine Klimaanlage und nur drei Türen; heute sind es durchweg Fünftürer mit Klimaanlage und vorgeschriebener Assistenz.

Bezahlbarkeit als Maßstab für Regulierung etablieren

Kleine, günstige Fahrzeuge müssen als verkehrs- und sozialpolitisches Ziel verankert werden. Jede neue EU- oder nationale Vorgabe braucht einen verpflichtenden Bezahlbarkeits-Check – nicht nur für den Kaufpreis, sondern für die Gesamtkosten der Mobilität. Hersteller sind aufgefordert, Käufern bei nicht gesetzlich vorgeschriebener Zusatztechnik die Wahl zu lassen: Basisfahrzeug oder zusätzliche Ausstattung, nicht alles als Serienausstattung. Günstige Fahrzeuge müssen verfügbar bleiben. Wo Handelsschranken bezahlbare Modelle vom Markt fernhalten, geht das zulasten der Verbraucher, die auf ein erschwingliches Auto angewiesen sind.

Steuern und Abgaben auf Kraftstoffe

1 Liter Super E5, 2,12 Euro Brutto



Quelle: Bundeskartellamt, Stand: 19.4.2026

Laufende Kosten nicht weiter erhöhen

Energiepreise für Mobilität dürfen nicht durch überhöhte Steuern und Abgaben in die Höhe getrieben werden.

Die Stromsteuer für Verbraucher gehört spürbar gesenkt. Wenn Strom zum zentralen Energieträger der Mobilität werden soll, darf eine hohe Stromsteuer die Kosten für das Laden im Alltag nicht erhöhen. Weitere Erhöhungen der Kraftstoffsteuern dürfen weder beliebig erfolgen noch dazu dienen, allgemeine Haushaltslücken zu schließen. Autofahrer tragen über die Besteuerung von Benzin und Diesel bereits heute erheblich zum Staatshaushalt bei.

Bei der Versicherung von Elektroautos können die Prämien häufig höher ausfallen. Deshalb sollten reale Schadendaten statt pauschaler Zuschläge zählen. E-Autos verursachen laut GDV 10 bis 15 Prozent weniger Vollkaskoschäden als vergleichbare Verbrenner, dennoch sind die Prämien häufig höher. Zwar kosten Reparaturen derzeit noch mehr, der Abstand schrumpft jedoch. Versicherer sollten ihre Kalkulation deshalb transparent machen und Schadenhäufigkeit, Reparaturkosten sowie Batterierisiken ausgewogen berücksichtigen.

Fahrausbildung modernisieren – Kosten senken

Die vom Bundeskabinett beschlossene Führerscheinreform setzt mit mehr Preistransparenz bei Fahrschulen, der Veröffentlichung von Bestehensquoten sowie der Öffnung für digitale Lernformate und Simulatoren richtige Akzente – dieses Potenzial für echte Kostensenkungen muss konsequent genutzt werden, ohne dabei den Sicherheitsanspruch an die Ausbildung aus dem Blick zu verlieren.

Auch die vorgesehene private Übungsphase als Ergänzung zur Fahrschulausbildung (Laienausbildung) geht in die richtige Richtung. Länder wie Österreich zeigen, dass eine strukturierte Praxisphase mit geeigneten erwachsenen Bezugspersonen den Führerscheinwerb kostengünstiger gestalten kann. Der geplante Modellversuch muss mit klaren Rahmenbedingungen unterlegt werden: Die Theorieprüfung muss bestanden sein, eine praktische Grundausbildung in der Fahrschule muss vorausgehen und für Begleitpersonen müssen klare Anforderungen gelten.

Darüber hinaus bleibt Potenzial ungenutzt: Wer bereits eine Fahrerlaubnis der Klassen AM, A1 oder A besitzt, kennt Verkehrssituationen aus eigener Erfahrung. Diese Vorkenntnis muss beim Erwerb der Klasse B angerechnet werden, durch einen entsprechend geringeren praktischen Ausbildungsumfang und damit spürbar geringere Kosten.

3.400 €

... kostete der Führerschein im Schnitt 2024 in Deutschland, plus Prüfgebühren (Quelle: Branchenverband Moving). Am meisten zahlten Fahranfänger in Hamburg (4.150 Euro), am wenigsten in Berlin (2.425 Euro).

E-Mobilität für alle



Wer E-Mobilität als Zukunft bewirbt, muss sicherstellen, dass diese Zukunft für alle erreichbar ist – unabhängig von Wohnform, Einkommen und Wohnort.



E-Mobilität ist in Deutschland angekommen, aber noch nicht für alle. Während Tanken immer gleich funktioniert, ist Laden heute je nach Wohnform, Wohnort und Einkommen eine völlig andere Erfahrung. Hinzu kommt: Der Kaufrealität der meisten Haushalte entspricht ein Gebrauchtwagen; hier wächst der Markt zwar, aber weder Qualitätsstandards noch Förderung sind darauf ausgerichtet.



95,1 %

... beträgt die durchschnittliche Restkapazität von E-Auto-Batterien, über 8.000 Fahrzeuge von 36 Herstellern (Baujahre 2013–2025) hinweg, vom Neuwagen bis zum Fahrzeug mit 258.000 km laut „2025 Battery Performance Index“. Selbst acht bis neun Jahre alte E-Autos kommen bei der nicht repräsentativen Untersuchung des britischen Prüfspezialisten Generational+ im Mittel noch auf 85 Prozent; sie übertreffen damit die von vielen Herstellern garantierte Mindestkapazität von 70 Prozent deutlich.

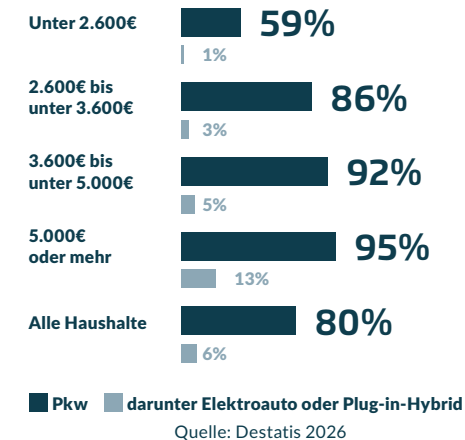
Förderung auf Gebrauchtwagen ausrichten

Die seit 1. Januar 2026 geltende und seit Mai beantragbare E-Auto-Förderung erfasst weiterhin ausschließlich den Kauf und das Leasing von Neufahrzeugen. Die bis 2023 geltenden Prämien erreichten vor allem einkommensstarke Haushalte (siehe Grafik). Statt weiter Neuwagen zu prämiieren, sollten die verfügbaren Mittel perspektivisch auf gebrauchte Elektroautos umgelenkt werden, weil der Gebrauchtwagenmarkt für den Zugang breiter Bevölkerungsschichten entscheidend ist. Die Nachfrage ist da: Das Interesse an gebrauchten E-Autos hat sich seit Jahresanfang 2026 mehr als verdoppelt (Quelle: AutoScout24). Als Grundlage für einen Gebrauchtwagenmarkt, dem Käufer vertrauen, muss ein verbindlicher Standard für Batteriezustandszertifikate (State of Health) geschaffen werden.

54,9 %

... der 44 Millionen Wohnungen in Deutschland befinden sich in Mehrfamilienhäusern (Destatis).

Pkw-Ausstattung privater Haushalte nach monatlichem Haushaltsnettoeinkommen, 2023



8,9 Mio.

Stellplätze, die zu Mehrparteienhäusern gehören, gibt es in Deutschland (Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur).

Laden muss so einfach sein wie Tanken

An der Tankstelle kennen Autofahrer den Preis, bevor sie zapfen und zahlen, ohne sich anzumelden. Für öffentliche Ladesäulen muss dasselbe gelten: einheitliche Preisanzeige an der Säule, nachvollziehbare Preisstruktur ohne versteckte Zusatzkosten, Kartenzahlung an jeder Säule. Die Einrichtung einer Markttransparenzstelle nach dem Vorbild der Kraftstoffpreisüberwachung macht Ladepreise vergleichbar, wie es beim Tanken bereits Standard ist. Blockiergebühren dort, wo keine Knappheit herrscht, gehören abgeschafft – insbesondere nachts.

Laden für Menschen im Mehrfamilienhaus erleichtern

Mehr als die Hälfte aller Wohnungen in Deutschland befinden sich in Mehrfamilienhäusern. Laden zu Hause ist für Millionen Haushalte daher keine Selbstverständlichkeit. Die Lademöglichkeiten müssen vereinfacht werden, sonst wird E-Mobilität strukturell benachteiligt.

Für Mieter und Eigentümer im **Mehrfamilienhaus** scheitert der Ladezugang oft an bürokratischen Abläufen, ungeklärten Abrechnungsfragen und fehlender Infrastruktur. Das Bundesprogramm „Laden im Mehrparteienhaus“ (seit April 2026) fördert Vorverkabelung, Ladepunkte, Lastmanagement und Hausanschluss-Ertüchtigung – ein richtiger Schritt. Die Finanzierung muss über die zunächst vorgesehene Laufzeit hinaus verlässlich abgesichert, unbürokratisch umgesetzt und hinsichtlich seiner Reichweite evaluiert werden, denn Lücken bleiben: In Bestandsgebäuden mit aufwendiger Hausinstallation deckt die Pauschalförderung oft nur einen Bruchteil der tatsächlichen Kosten. Kleine Eigentümergemeinschaften mit weniger als sechs Stellplätzen sind von der Förderung ausgeschlossen. Auch Finanzierungslücken bei Lastmanagement und Hausanschluss-Ertüchtigung müssen gezielt geschlossen werden.

Im **Neubau** muss gelten: Wer ein Quartier oder Gewerbegebiet erschließt, plant Ladeinfrastruktur von Anfang an mit.

Am **Arbeitsplatz** braucht es den Abbau steuerlicher Hemmnisse und klare Investitionsanreize, damit mehr Arbeitgeber Lademöglichkeiten schaffen und Beschäftigte günstig laden können.

Laden nicht unnötig verteuern

Öffentliches und wohnortnahes Laden darf nicht durch überhöhte Netzentgelte und Abgaben künstlich verteuert werden, das konterkariert jeden Fördereffekt.

VERKEHRS- SICHERHEIT STÄRKEN

Als Automobilclub unterstützen wir die Vision Zero: Kein Toter und kein Schwerverletzter im Straßenverkehr ist hinnehmbar. Wer am Verkehr teilnimmt, ob zu Fuß, per Rad, Motorrad oder Auto, ist zur Rücksicht und zum angepassten Fahren nach StVO verpflichtet. Infrastruktur, Ausbildung und Technik müssen diesen Anspruch aktiv unterstützen.

Schwächere schützen



Kinder und Senioren gehören zu den besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern. Sie müssen bei Verkehrsplanung, Infrastruktur und Fahrzeugtechnik stärker berücksichtigt werden.



2025 verunglückten in Deutschland 29.270 Kinder unter 15 Jahren im Straßenverkehr (alle 18 Minuten eines), 74 kamen ums Leben. Senioren ab 65 Jahren stellen mit 1.115 Getöteten 39 Prozent aller Verkehrstoten (Zahlen: Destatis 2026). Beide Gruppen brauchen besseren Schutz.



ALLE 18 MIN.

verunglückt in Deutschland ein Kind unter 15 Jahren im Straßenverkehr (Destatis 2026).

Schulwege zur Priorität machen

Schulwege müssen bundesweit verbindlicher Bestandteil kommunaler Verkehrssicherheitsarbeit werden. Das heißt: systematische Bestandsaufnahme, konkrete Maßnahmen und verbindliche Zeitpläne. Tempolimits sind dort sinnvoll, wo Kinder nachweislich gefährdet sind.

Infrastruktur an den Schwächsten ausrichten

Längere Querungszeiten, sichere Mittelinseln, klare Sichtbeziehungen: Was den Straßenverkehr für Kinder und Senioren sicherer macht, ist bekannt. Doch viele Kommunen planen Verkehrsinfrastruktur nach dem Durchschnittsnutzer, der weder Kind noch Senior ist. Verkehrsplanung muss den Schutz beider Gruppen systematisch mitdenken, mit verbindlichen Standards und klarer Zuständigkeit statt kommunalem Ermessen.

42.303

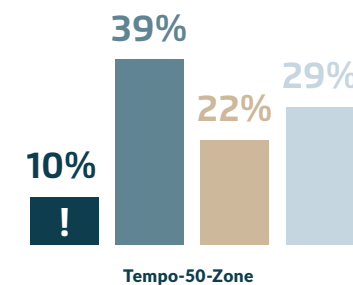
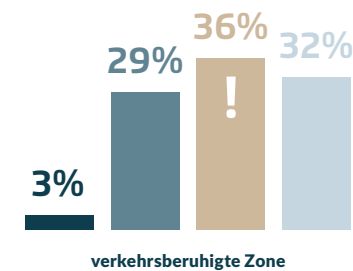
Schulwegunfälle gab es im ersten Halbjahr 2025, 5 Prozent mehr als im Vorjahr. (Quelle: DGUV)

Verkehrsberuhigte Schulumfelder werden als sicherer wahrgenommen

An der Schule gab es in den vergangenen zwei Jahren Schulwegunfälle, Antworten der Lehrkräfte

■ Ja, mehrfach ■ Ja, vereinzelt
■ Nein ■ Weiß nicht

Quelle: DGUV, Barometer Bildungswelt 2025



Verkehrserziehung und -ertüchtigung stärken

Der Straßenverkehr hat sich verändert: Er ist dichter, vielfältiger geworden und fordert gerade von Kindern mehr Orientierung und Aufmerksamkeit. Verkehrserziehung und praktische Verkehrsertüchtigung müssen da mithalten. Die Zahl der Schulwegunfälle ist zuletzt gestiegen. 45 Prozent der Lehrkräfte beobachten regelmäßig gefährliche Situationen im Schulumfeld. Zudem verfügen viele Schulen entweder nicht über einen aktuellen Schulwegeplan oder dieser wird nicht genutzt. Wie viel Verkehrserziehung Kinder erhalten, hängt weiterhin zu stark von Schulstandort, Bundesland und verfügbaren Kapazitäten ab. Verbindliche Mindeststunden, Praxisanteile und flächendeckende Schulwegepläne müssen zum Standard werden.

45 %

der Lehrkräfte beobachten sehr häufig oder häufig gefährliche Situationen im Umfeld ihrer Schule, 34 % gelegentlich, so das Ergebnis einer forsa-Umfrage unter mehr als 1.000 Lehrkräften im Auftrag der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). Schulen in Tempo-30- oder Tempo-50-Zonen sind deutlich häufiger betroffen als solche in verkehrsberuhigten Bereichen.

Freiwilligkeit vor Bevormundung setzen

Im Alter kann die Fahrfitness nachlassen, ohne dass man es selbst bemerkt. Freiwillige Rückmeldefahrten und Fahrsicherheitstrainings, wie sie Fahrschulen oder Verkehrswachen anbieten, müssen als normaler Teil der Mobilität im Alter etabliert werden. Gesellschaft und Institutionen sind aufgerufen, diese Angebote bekannter zu machen und zu enttabuisieren. Pauschale Altersbeschränkungen sind der falsche Weg.

Ablenkung konsequent bekämpfen

» Ablenkung muss so ernst genommen werden wie Alkoholkonsum: mit sichtbaren Kontrollen und klaren Sanktionen. Auch Hersteller müssen Verantwortung übernehmen. «

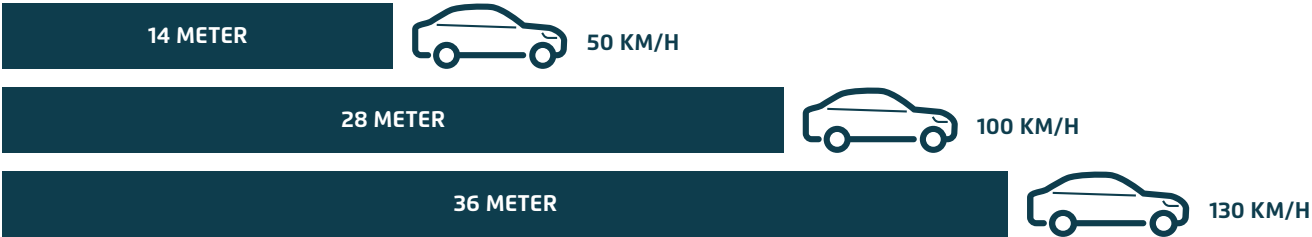
2025 kamen in Deutschland mindestens 96 Menschen bei durch Ablenkung verursachten Unfällen ums Leben. Das amtlich erfasste Ausmaß gilt jedoch als stark unterschätzt; die Dunkelziffer ist hoch, da der Nachweis schwierig ist und Verstöße selten geahndet werden. Das Problem sitzt nicht nur beim Fahrer: Immer komplexere Touchscreens im Cockpit schaffen neue Ablenkungsquellen. Technische Überwachungs-lösungen funktionieren, bundesweit fehlt dafür jedoch bislang die rechtliche Grundlage.



Handyblitzer bundesweit einsetzen

Rheinland-Pfalz hat 2025 als erstes Bundesland die MonoCam eingeführt und gezeigt, dass eine automatische Erfassung von Ablenkungsverstößen funktioniert. Jetzt braucht es eine einheitliche gesetzliche Grundlage, dabei bleibt die menschliche Prüfung jedes dokumentierten Verstoßes obligatorisch.

So weit fährt das Auto in einer Sekunde im Blindflug



Sanktionen verschärfen

Wer abgelenkt fährt, muss die Konsequenzen deutlicher spüren, egal ob er mit dem Auto, Fahrrad oder Roller unterwegs ist. Höhere Bußgelder für die Handy-Nutzung am Steuer, wie sie in einigen europäischen Ländern bereits gelten und wie auch die Experten des Verkehrsgerichtstags in Goslar sie empfohlen haben, können die Abschreckungswirkung erhöhen.

Hersteller in die Pflicht nehmen

Wer komplexe Touchscreens ins Cockpit baut, schafft neue Ablenkungsquellen. Fahrzeughersteller müssen Bedienkonzepte an der Verkehrssicherheit ausrichten: physische Tasten für zentrale Funktionen, Funktionsbegrenzung im Fahrbetrieb, funktionierende Sprachsteuerung als echte Alternative.

23 %

der befragten Autofahrer, die Assistenzsysteme nutzen, fühlen sich durch sie laut einer ACV Umfrage beeinträchtigt.

41,8 %

der Autofahrer, die Assistenzsysteme nutzen, berichten von gelegentlichen oder häufigen Fehlfunktionen.

Assistenzsysteme zum Versprechen machen

Seit Juli 2024 sind Notbrems-, Spurhalte- und Geschwindigkeitsassistenten in Neuwagen EU-weit Pflicht. Zwei Drittel der Fahrer sehen darin laut ACV Umfrage einen Sicherheitsgewinn, doch vier von zehn berichten von Fehlfunktionen, fast jeder Vierte fühlt sich beeinträchtigt. Systeme, die Fahrer verunsichern oder ablenken, konterkarieren ihr eigenes Ziel. Technik muss praxistauglich sein, bevor sie auf die Straße kommt.

Landstraßensicherheit ernst nehmen



Die Landstraße braucht die politische Aufmerksamkeit, die ihrer Unfallbilanz entspricht.



56 Prozent aller Verkehrstoten starben 2025 auf Landstraßen – 1.580 Menschen. Autobahnen und Innenstädte dominieren die politische Debatte, dabei ist die Landstraße seit Jahrzehnten der mit Abstand gefährlichste Ort im deutschen Straßennetz. Motorradfahrer sind besonders betroffen.



Baumunfälle besonders häufig in einzelnen Bundesländern

34 %

der Getöteten bei Verkehrsunfällen in Niedersachsen starben durch Baumunfälle.



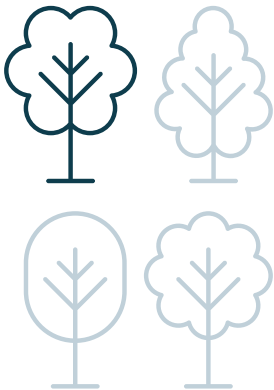
33 %

in Mecklenburg-Vorpommern

28 %

in Brandenburg

Abhängig ist das unter anderem von der Streckenlänge der Landstraßen und dem Baumbestand an den Rändern. (Quelle: UDV)



Unfallschwerpunkte systematisch entschärfen

Auf Landstraßen gibt es bekannte Gefahrenstellen: enge Kurven, unübersichtliche Kreuzungen, gefährliche Alleeebäume. Zu den häufigen Unfallursachen gehören unangepasste Geschwindigkeit sowie Vorfahrts- und Abbiegefehler; laut Unfallforschung der Versicherer (UDV) stirbt zudem jeder vierte Getötete auf der Landstraße an einem Baum. Diese Schwerpunkte müssen systematisch erfasst und baulich entschärft werden: durch Schutzplanken, insbesondere solche, die Motorradfahrer besser schützen, gesicherte Baumreihen und verbesserte Überholmöglichkeiten.

MAßNAHMEN FÜR MEHR SICHERHEIT AUF LANDSTRABEN

- Schutzplanken mit Unterfahrschutz für Motorradfahrer
- Punktuelle Tempolimits & konsequente Überwachung
- Überholverbote oder Straßentypen mit Überholstreifen
- Systematische Streckenprüfung und Nachrüstung im Bestand
- Kein Neupflanzen von Bäumen ohne Schutzplanken

Bestehende Strecken proaktiv sichern

Das bestehende Landstraßennetz wurde nach alten Standards gebaut. Gefährliche Streckenabschnitte müssen auch ohne Unfallvorgeschichte systematisch auf Sicherheitsmängel geprüft und nachgerüstet werden; das Prinzip der „fehlerverzeihenden Straße“ gilt nicht nur für den Neubau. Dazu gehört beispielsweise, dass gefährliche Kurvenverläufe entschärft, schlechte Sichtachsen verbessert und Warnmarkierungen ausgebaut werden.

Potenzial der Assistenzsysteme auf Landstraßen ausschöpfen

Intelligente Geschwindigkeitsassistenten und Spurhalteassistenten sind seit 2024 in allen neuen Fahrzeugen EU-weit vorgeschrieben. Auf Landstraßen entfalten sie ihr Potenzial jedoch oft nicht: Verblasste Fahrbahnmarkierungen und lückenhafte Beschilderung schränken ihre Zuverlässigkeit ein. Markierungsqualität und Beschilderung auf Landstraßen müssen den Anforderungen moderner Fahrzeugtechnik gerecht werden. Weitere Systeme wie Spurverlassenswarner und ein spezieller Überholassistent könnten laut UDV Sicherheitsgewinne für die Landstraße bringen; Hersteller sind aufgerufen, das Landstraßen-Szenario stärker zu berücksichtigen.

Fahranfänger besser vorbereiten



Fahranfänger werden sicherer, wenn die Ausbildung näher an die Realität des Straßenverkehrs heranrückt, vor allem durch mehr Fahrpraxis.



Junge Autofahrer sind überproportional unfallgefährdet: Die 18- bis 24-Jährigen stellen trotz geringem Bevölkerungsanteil einen hohen Anteil der Verkehrstoten dar. Hauptrisiken sind Unerfahrenheit, Ablenkung, Geschwindigkeit und Gruppeneinfluss.



- 22 %

So stark sinkt das Unfallrisiko im ersten Fahrjahr, wenn Fahranfänger zuvor das Begleitete Fahren ab 17 genutzt haben (Quelle: BAST).

Begleitetes Fahren ab 16 ermöglichen

Das Begleitete Fahren ab 17 ist ein Erfolgsmodell: Anfänger, die mehr Praxiserfahrung in Begleitung sammeln, fahren nachweislich sicherer. Internationale Erfahrungen zeigen, dass eine längere begleitete Übungsphase vor der ersten Solofahrt das Unfallrisiko weiter senkt. Deutschland sollte sich auf EU-Ebene dafür einsetzen, das Begleitete Fahren künftig bereits ab 16 Jahren zu ermöglichen.

70 %

höher liegt das Sterberisiko im Straßenverkehr für 18- bis 25-Jährige gegenüber der Altersgruppe der 25- bis 65-Jährigen (49 vs. 29 Getötete je 1 Mio. Einwohner).

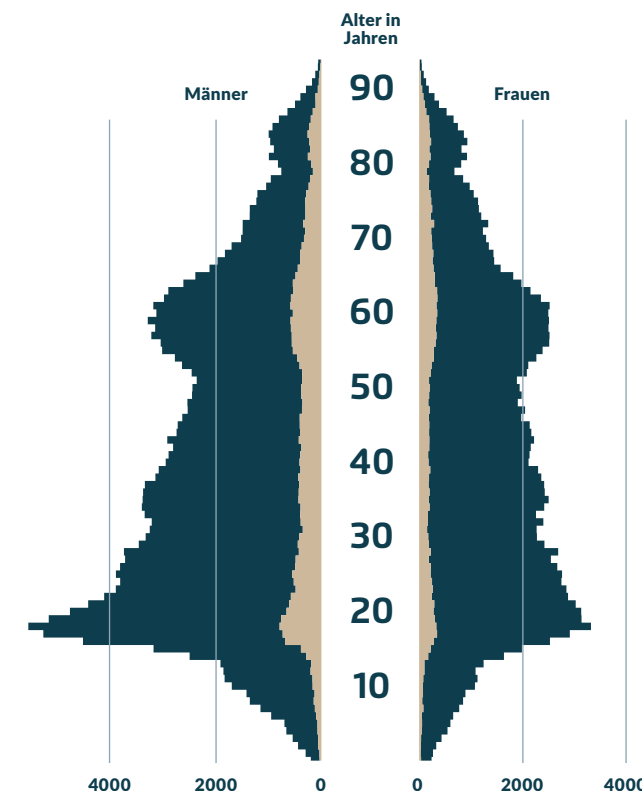
Ausbildungsqualität nicht durch Reformeifer gefährden

Die Führerscheinreform sieht vor, die feste Zahl der verpflichtenden Sonderfahrten abzuschnitten, die notwendige Anzahl der Überland-, Autobahn- und Dunkelheitsfahrten soll sich künftig nach dem individuellen Ausbildungsstand richten. Gleichzeitig soll eine vollständig digitale Theorieausbildung möglich sein. Beides birgt Risiken: Nachtfahrten, Ablenkung und Gruppeneinfluss gehören zu den häufigsten Unfallursachen bei Fahranfängern, gleichzeitig lassen sich Gefahrenbewusstsein und Rücksichtnahme kaum am Bildschirm vermitteln. Sicherheitsrelevante Inhalte müssen als Präsenzplicht erhalten bleiben und auch eine schlankere Ausbildung muss Hochrisikosituationen wie Nachtfahrten ausreichend abbilden.

Fahranfänger überdurchschnittlich gefährdet

Bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückte nach Altersjahren, 2025, Quelle: Destatis

■ Getötete und Schwerverletzte ■ Leichtverletzte



Qualität in der Laienphase sichern

In der Führerscheinreform vorgesehen ist ein Modellversuch mit privater Übungsphase nach bestandener Theorieprüfung als Ergänzung zur Fahrschulausbildung. Wer die so genannte Laienausbildung nutzt, trägt Verantwortung. Der geplante Modellversuch muss daher mit klaren Rahmenbedingungen unterlegt werden: Der Kreis der Begleitpersonen muss eng gefasst sein, die Begleiter müssen vor Beginn geschult werden und für die Fahranfänger sollte eine Grundausbildung in der Fahrschule Voraussetzung sein.

Fahrsicherheitstraining für jeden Fahranfänger

Gefahrensituationen kontrolliert zu üben, bevor sie im echten Verkehr auftreten, ist insbesondere für Fahranfänger ein Sicherheitsgewinn. Jeder Fahranfänger sollte – ganz gleich welchen Führerschein er gemacht hat – innerhalb des ersten Jahres nach dem Erwerb die niederschwellige Möglichkeit bekommen, staatlich gefördert und flächendeckend zugänglich ein Fahrsicherheitstraining zu absolvieren. Grundsätzlich empfehlen wir regelmäßige Fahrsicherheitstrainings für alle Verkehrsteilnehmer.

Klare Linie bei Alkohol, Cannabis und illegalen Drogen



Bei Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol, Cannabis und illegalen Drogen muss eine klare Linie gelten: spürbare Sanktionen, sichtbare Kontrollen.



Fahren unter Alkoholeinfluss ist seit Jahrzehnten eine der häufigsten Unfallursachen im Straßenverkehr, alle 15 Minuten ereignet sich ein Alkoholunfall. Mit der Cannabislegalisierung 2024 ist ein neues Problem entstanden: Das Einhalten des gesetzlichen Grenzwerts von 3,5 ng/ml bedeutet nicht automatisch, dass eine Person in jeder Situation fahrtüchtig ist. Das ist vielen Fahrern nicht bewusst. Bundesweit standardisierte Schnelltests für den neuen Grenzwert fehlen bislang.



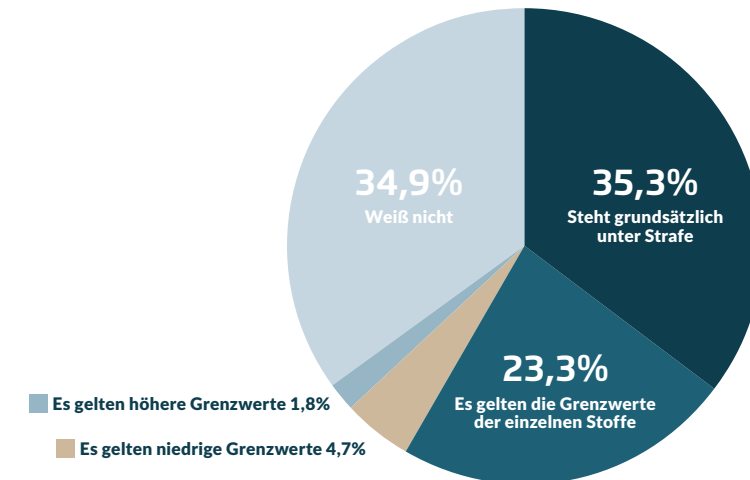
RANG 6

belegte Fahren unter Alkoholeinfluss unter den häufigsten Ursachen von Unfällen mit Personenschaden; 170 Menschen starben, 17.900 wurden verletzt. (Quelle: Destatis)

THC-Schnelltests einführen

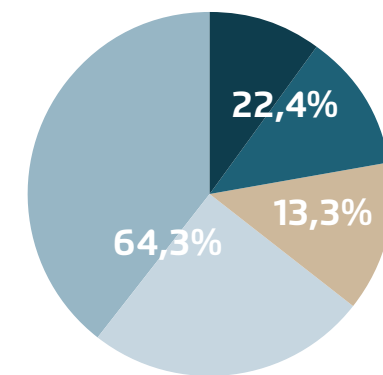
Ohne zuverlässige Nachweismethoden vor Ort bleibt die Durchsetzung lückenhaft. Polizeiliche Speicheltests können vor Ort einen Anfangsverdacht begründen, jedoch: Trotz Cannabis-Legalisierung fehlen der Polizei Schnelltests, die einen belastbaren Bezug zum neuen THC-Grenzwert von 3,5 ng/ml im Blutserum ermöglichen. Die bisherigen Tests sind nicht unmittelbar auf diesen gesetzlichen Grenzwert übertragbar und können daher eine mögliche Grenzwertüberschreitung nur eingeschränkt abbilden. Gerichtsfest ist ohnehin nur die Blutprobe im Labor. Pilotprojekte zeigen, dass praxistaugliche Vortests machbar sind. Bund und Länder müssen ihre Einführung jetzt vorantreiben.

Welche gesetzliche Regelung trifft Ihres Wissens auf Mischkonsum von Cannabis und Alkohol bei der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr zu?



ACV Umfrage unter Autofahrern, 2025

Wie gut fühlen Sie sich über die rechtlichen Konsequenzen des Autofahrens unter Cannabis-Einfluss informiert?



■ Sehr gut ■ Eher Gut ■ Unentschieden
■ Eher Schlecht ■ Gar nicht informiert
ACV Umfrage unter Autofahrern, 2025

Alkohol- und Drogenkontrollen sichtbar machen

Kontrollen entfalten nur Abschreckungswirkung, wenn sie regelmäßig und sichtbar stattfinden. Kontrollen auf Alkohol, Cannabis und illegale Drogen im Straßenverkehr müssen systematisch durchgeführt werden.

Aufklärung ausbauen

Legal Konsum bedeutet nicht Fahrtüchtigkeit: Cannabis beeinträchtigt das Fahrvermögen noch Stunden nach dem Konsum. Das ist vielen nicht bewusst und muss breit kommuniziert werden, mit klarer Zuständigkeit und ausreichender Finanzierung. Mit der Legalisierung entsteht eine staatliche Aufklärungspflicht. Der ACV hat klare Position bezogen: Wer Cannabis konsumiert hat, fährt nicht, unabhängig vom Grenzwert. Cannabis beeinträchtigt Konzentration und Reaktionszeit nachweislich und erhöht damit das Unfallrisiko.

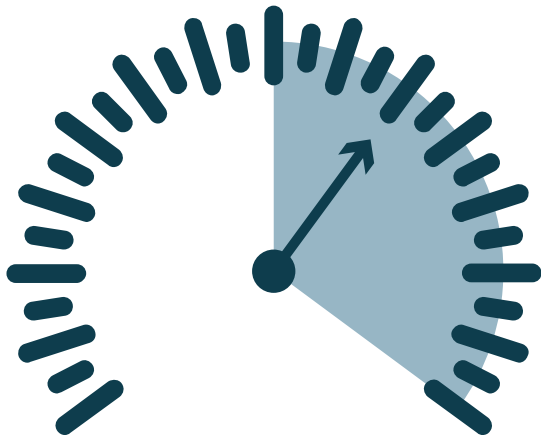
Tempolimit pragmatisch statt ideologisch



Tempolimits sind dort sinnvoll, wo sie nachweislich Unfälle reduzieren oder Belastungen senken und nicht als politisches Signal.



Die Debatte um ein generelles Tempolimit wird seit Jahren ideologisch geführt – Sicherheits-, Klima- und Freiheitsargumente werden dabei regelmäßig vermischt. Dabei verfehlt sie den eigentlichen Unfallschwerpunkt: 56 Prozent der Verkehrstoten sterben auf Landstraßen, 10 Prozent auf Autobahnen (Destatis 2025). Zudem ist das CO2-Einsparpotenzial eines Pkw-Tempolimits auf der Autobahn nach belastbaren Studien zwar klar messbar, aber dennoch begrenzt; wer Emissionen im Verkehr wirklich senken will, kommt am Schwerlastverkehr nicht vorbei. Es gilt der generelle Grundsatz: Verkehrsteilnehmer müssen selbstbestimmt und verantwortungsbewusst agieren; die StVO verlangt dabei ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.



1,61

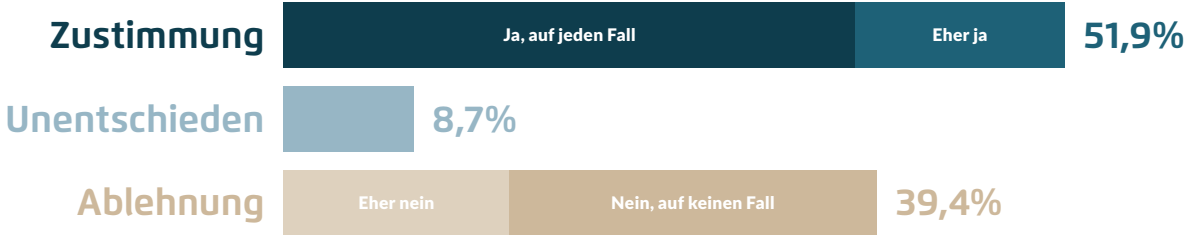
Getötete pro einer Milliarde Kilometer Autobahn hat Frankreich zu beklagen; in Deutschland kommen 1,26 Menschen pro einer Mrd. Autobahnkilometer ums Leben (Quelle: BASt).

Tempolimits datenbasiert festlegen
Ein generelles Tempolimit auf Autobahnen ist kein Ersatz für eine sachliche Debatte. Der internationale Vergleich zeigt, dass ein Limit allein keine Sicherheitsgarantie ist: Frankreich, Italien, Tschechien und Ungarn beklagen trotz Tempolimit mehr Getötete je Fahrzeugkilometer auf der Autobahn als Deutschland – während Niederlande und Österreich mit Limit besser abschneiden (BASt 2023). Das Tempo allein entscheidet nicht. Entscheidend sind Infrastruktur, Verkehrsmanagement und Streckencharakteristik – nicht das Limit als solches. Geschwindigkeitsbegrenzungen müssen daher mit Unfalldaten begründbar sein, auf Basis transparenter, einheitlicher Kriterien.

Streckenbezogene und variable Tempolimits ausbauen
Intelligente Systeme, die Geschwindigkeiten situativ anpassen – abhängig von Verkehr, Wetter und Unfallgeschehen – sind sinnvoller als pauschale Limits. Streckenbeeinflussungsanlagen harmonisieren den Verkehrsfluss und warnen frühzeitig vor Stau und Witterungsrisiken. Heute ist erst ein kleiner Teil des Netzes damit ausgestattet. Ihr Ausbau auf dem Autobahnnetz sollte Vorrang vor einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung haben.

Befürworten Sie die Einführung eines generellen Tempolimits von 130 km/h auf deutschen Autobahnen?

ACV Mitgliederbefragung 2026, 6.831 Teilnehmer



MOBILITÄT DER ZUKUNFT GESTALTEN

Technologieoffenheit als Grundprinzip:

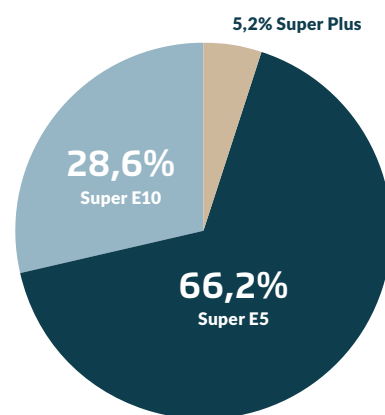
Jedes eingesparte Gramm zählt

Der ACV steht für eine Mobilitätspolitik, die alle verfügbaren Technologien zur Dekarbonisierung nutzt. Jedes eingesparte Gramm CO₂ zählt – unabhängig davon, wie es eingespart wird.

Eine Dekarbonisierung des Verkehrs muss stattfinden, die Frage ist nicht ob, sondern wie. Wer glaubt, eine einzige Technologie reiche als Antwort, unterschätzt die Aufgabe. Knapp 49,5 Millionen Pkw sind in Deutschland zugelassen, der überwiegende Teil der Autofahrer fährt noch viele Jahre mit Verbrennern. Zudem wächst der Güterverkehr, der einen erheblichen Teil der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen verursacht. Wer die Verkehrswende ernst nimmt, darf den Bestand nicht ignorieren.



Zwei Drittel tankt die teurere Alternative



Quelle: BAFA/BDBE

Bestand aktiv dekarbonisieren

Biokraftstoffe, Beimischungen und Effizienzmaßnahmen müssen als wirksame Instrumente für den Bestand anerkannt und entsprechend gefördert werden. Ein konkretes Beispiel: die E5-Angebotspflicht auf E10 umstellen. Alle Benzin-Fahrzeuge, die ab 2012 in Deutschland zum Verkauf angeboten wurden, vertragen nach Angaben der Deutschen Automobil Treuhand E10. Schon bei Einführung des Treibstoffs vor 16 Jahren konnten laut Bundesumweltministerium 90 Prozent der Benziner E10 tanken, trotzdem entfallen aktuell noch immer zwei Drittel des Absatzes auf E5 (BAFA). Eine Umstellung mit klarer Aufklärungskampagne und einer Nischenlösung für nicht freigegebene Fahrzeuge würde den fossilen Kraftstoffanteil im Benzinbestand kurzfristig senken – nicht spektakulär, aber sofort wirksam. Österreich hat diesen Schritt bereits vollzogen. Ähnliches gilt für HVO100 als Diesel-Alternative: Der Kraftstoff ist seit 2024 verfügbar, kann die Treibhausgasemissionen über die Kraftstoffkette gegenüber fossilem Diesel um bis zu 90 Prozent reduzieren und funktioniert ohne Fahrzeugumbau, ist allerdings nicht in allen Fahrzeugen einsetzbar.

10,9 JAHRE

ist der deutsche Durchschnitts-Pkw alt, ein Rekordwert. Knapp die Hälfte des Bestandes (48 %) ist älter als 10 Jahre (Quelle: KBA).

RUND 7€

könnte ein Liter synthetischer Kraftstoff im Jahr 2030 an der Zapfsäule kosten, prognostiziert eine Studie der europäischen NGO Transport & Environment.

4.752

emissionsfreie Busse gab es Ende 2025 in Deutschland, rund 14 Prozent der gesamten Stadtbusflotte (Quelle: PwC, Bus-Radar).

Von
47,8 MRD. KM

auf
60,1 MRD. KM

ist die Lkw-Fahrleistung zwischen 1995 und 2024 gestiegen; ein Plus von 26 Prozent. Trotz technischer Verbesserungen gab es jedoch keine nennenswerte CO₂-Reduktion (Quelle: UBA).

Förderung technologieneutral und emissionsorientiert gestalten

Technologieoffenheit bedeutet: Klimaziele mit den besten verfügbaren Mitteln erreichen. Ob Batterie, Wasserstoff oder klimaneutrale Kraftstoffe – entscheidend ist die Emissionswirkung, nicht die Antriebsart. Keine Antriebsart, die zur Dekarbonisierung beiträgt, darf politisch bevorzugt oder ausgeschlossen werden. Verlässliche, langfristige Rahmenbedingungen sind Voraussetzung für Investitionen – bei Herstellern, Infrastrukturbetreibern und Verbrauchern. Dazu gehört auch: Der Zielpfad für 2035 braucht Verlässlichkeit. Eine Dauerdebatte darüber untergräbt die Planungssicherheit.

Öffentliche Flotten als Vorreiter etablieren

Busse, Behördenfahrzeuge, kommunale Fuhrparks: Öffentliche Flotten mit planbaren Einsatzprofilen müssen konsequent auf emissionsfreie Antriebe umgestellt werden. Die öffentliche Hand schafft damit Nachfrage, rechtfertigt Infrastruktur und liefert Erfahrungswerte für den gesamten Markt.

Synthetische Kraftstoffe sachlich einordnen

Synthetische Kraftstoffe sind in naher Zukunft keine Lösung für den Pkw-Massenmarkt. Ihr Potenzial liegt dort, wo Elektrifizierung absehbar schwierig bleibt – in der Luft- und Schifffahrt. Eine aktuelle politische Überhöhung als Pkw-Lösung schafft falsche Erwartungen und lenkt Ressourcen in die falsche Richtung. Gleichzeitig schließt das ihren Einsatz im Pkw-Bereich langfristig nicht aus, sollten sich Verfügbarkeit und Kosten entscheidend verändern. Die bisher realisierten Produktionskapazitäten bleiben weit hinter den Ankündigungen zurück; verlässliche Mengen für den Massenmarkt sind auf absehbare Zeit nicht verfügbar.

Schwerlastverkehr stärker priorisieren

Einer der größten Hebel der Verkehrswende ist die Dekarbonisierung des Schwerlastverkehrs. Lkw sind zwar effizienter geworden, aber weil mehr gefahren wird, steigen die absoluten CO₂-Emissionen im Straßengüterverkehr. Batterie- und Wasserstofflösungen müssen parallel laufen, Infrastruktur entlang der Logistikachsen ausgebaut und schrittweise Flottenumstellung mit praxistauglichen Übergangslösungen ermöglicht werden.

Mobilität intelligent vernetzen



Bessere Vernetzung macht aus vorhandener Infrastruktur mehr – das ist oft effizienter als neu zu bauen und kann Kosten sparen.



Deutschland hat ein dichtes Mobilitätsnetz, aber die Angebote sind schlecht verknüpft. Wer vom Auto auf Bus, Bahn oder Sharing umsteigen will, scheitert oft an der mangelhaften Verzahnung der Angebote und uneinheitlichen Buchungssystemen.



Auf **3,36** MRD. EURO

bezieht ein Gutachten des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) den jährlichen Mehrbedarf für einen flächendeckenden, modernen ÖPNV inklusive digitaler Vernetzung und On-Demand-Angeboten (PwC/VDV 2025).

Nahtloses Planen, Buchen und Bezahlen ermöglichen

Wer heute vom Auto auf Bus, Bahn oder Sharing umsteigen will, kämpft sich durch verschiedene Apps und Tarifsysteme – das schreckt ab. Wer Multimodalität will, muss sie einfach machen. Die Mobilithek des Bundesministeriums für Verkehr muss dafür konsequent weiterentwickelt und alle öffentlich geförderten Anbieter müssen zur Dateneinspeisung verpflichtet werden.

Vernetzung vor Neubau priorisieren

Bevor neue Infrastruktur gefordert wird, muss das Potenzial der bestehenden ausgeschöpft sein. Bessere Auslastung von Park-and-Ride-Anlagen, digitale Verknüpfung von On-Demand-Angeboten mit dem ÖPNV, intelligente Parkraumsteuerung sind Hebel, die heute schon verfügbar sind, aber zu wenig genutzt werden.

KONTAKT

ACV Automobil-Club Verkehr

An der Wachsfabrik 5
50996 Köln
Telefon: 02236 94 98 0
E-Mail: acv@acv.de

Ansprechpartner

Philipp Mathey – Leiter Presse und Verkehrspolitik
Telefon: 02236 94 98 104
E-Mail: mathey@acv.de

