

VISION ZERO

## FAHRAUSBILDUNG NEU DENKEN:

### Wie Reformen die Verkehrssicherheit stärken können



Um die **Kosten** für den **Führerschein-erwerb** zu senken, wird über eine **Reform der Fahrausbildung**

diskutiert. Dabei ist wichtig: **Bezahlbarkeit und Verkehrssicherheit** müssen gemeinsam gedacht werden.

Für den **DVR** ist klar: **Einsparungen** dürfen **nicht zulasten der Sicherheit** gehen. Kostensenkungen sind dann möglich, wenn **Qualitäts- und Effizienzsteigerung** sowie **Innovation** in der Fahrausbildung zu besseren **Lernerfolgen** führen. So kann beispielsweise die Anzahl teurer Wiederholungsprüfungen reduziert werden. Der **DVR** appelliert daher an die politisch Verantwortlichen, die vorgeschlagenen **Maßnahmen** sorgfältig zu **prüfen** und nur mit **wissenschaftlicher Begleitung** im Sinne der **Vision Zero** umzusetzen.

Die vergangenen zwei Jahrzehnte haben gezeigt, dass wissenschaftlich begründete **Maßnahmen** in der **Fahrausbildung** wirken: Der Anteil der von **Fahranfängerinnen und Fahranfängern** verursachten **Unfälle** ist, bezogen auf die Fahrleistung, deutlich **zurückgegangen**. Dieser **Erfolg** ist auch ein Ergebnis des engen **Zusammenspiels der DVR-Mitglieder** aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Fahrlehrerschaft, Sachverständigen und den damit verbundenen Empfehlungen. Daraus folgt: Eine **Reform** darf nicht bei den **Grundlagen der Fahrausbildung** sparen, sondern muss diese gezielt **weiterentwickeln**.

Die in dieser Ausgabe vorgestellten **Empfehlungen des DVR** stärken die **Qualität der Fahrausbildung** und können gleichzeitig auch **Kosten senken**.

**Manfred Wirsch**  
DVR-Präsident

### Unfallzahlen 18- bis 24-Jährige

2024



tttt  
Getötete

**319**

(davon 181  
in einem Pkw)

mehr als  
**53.000**

Verkehrsunfälle mit  
Personenschaden



Leichtverletzte

**46.370**

(davon 28.472  
in einem Pkw)



Schwerverletzte

**6.402**

(davon 3.327  
in einem Pkw)

Quelle: Statistisches Bundesamt

### Junge Pkw-Fahrende (18 bis 24 Jahre) als Hauptverursachende von Unfällen mit Personenschaden



Anzahl Unfälle:

2008

52.175

2016

41.000

2024

29.345

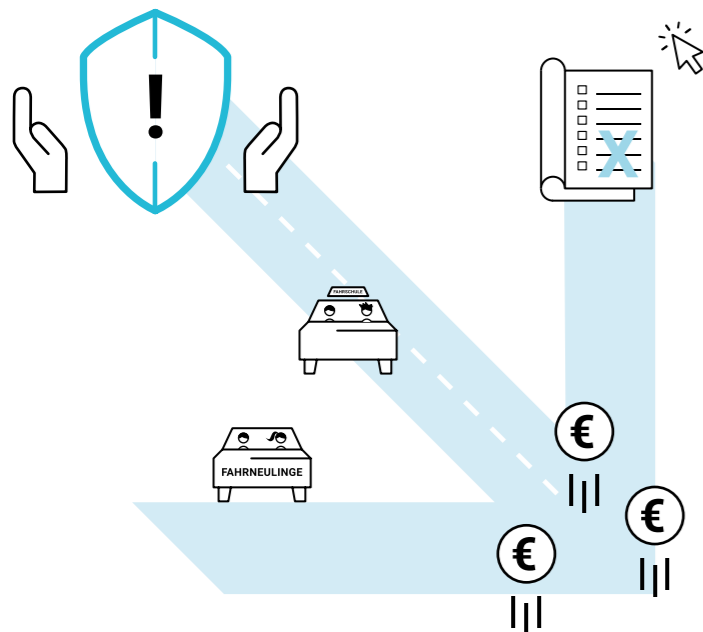
↘ - 43,8 %

# FÜHRERSCHEINREFORM: ZWISCHEN KOSTENSENKUNG UND SICHERHEITSBEDENKEN

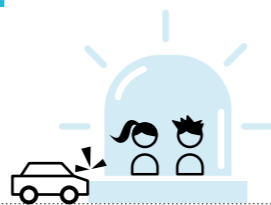
Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (CDU) hatte Mitte Oktober 2025 die **Eckpunkte für eine Reform der Fahrschulbildung** und Anfang Mai 2026 die konkreten **Entwürfe für das Rechtssetzungsverfahren** vorgelegt, mit denen die Fahrausbildung modernisiert und die Kosten für den Pkw-Führerscheinwerb gesenkt werden sollen. Derzeit liegen die **Kosten für den Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse B** durchschnittlich **zwischen 3.000 und 4.000 Euro**. Gleichzeitig gibt es **Wartezeiten für Prüfungen** und **relativ hohe Durchfallquoten**.

Nach den **Plänen des Bundesministeriums für Verkehr (BMV)** sollen unter anderem der **Fragenkatalog der Theorieprüfung gekürzt**, **verpflichtende Sonderfahrten reduziert** und der **Theorieunterricht vollständig digital** ermöglicht werden. Zudem soll es testweise möglich sein, **Fahrpraxis** zum Beispiel unter **Begleitung von Familienangehörigen** bereits vor der praktischen Prüfung zu sammeln. Seit der Vorstellung dieser Pläne hat sich eine **kontroverse Debatte zur Reform der Fahrausbildung** entwickelt.

Der **DVR begrüßt die geplante Reform zur Modernisierung der Fahrausbildung**. Als **Impulsgeber** für eine moderne und zugleich **sicherheitsorientierte Verkehrspolitik** setzt sich der DVR seit vielen Jahren für **innovative Ausbildungsansätze** ein. Aus Sicht des DVR muss eine Modernisierung der Fahrausbildung konsequent mit den **Zielen der Vision Zero** verbunden bleiben.



## Hochrisikophase



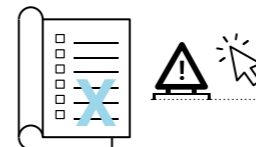
Denn trotz deutlicher **Fortschritte** bei der **Verkehrssicherheit junger Fahrerinnen und Fahrer** – u.a. aufgrund der Einführung des Alkoholverbots und des „Begleiteten Fahrens ab 17“ – bleibt ihr **Unfallrisiko überdurchschnittlich hoch**. Im Jahr 2024 galten rund **zwei Drittel der 18- bis 24-jährigen unfallbeteiligten Pkw-Fahrenden** als **Hauptverursachende** eines Unfalls mit Personenschaden. Zudem **starben 319 junge Erwachsene** dieser Altersgruppe im Straßenverkehr, mehr als die Hälfte davon in einem Pkw. Damit waren 11,5 Prozent aller Verkehrstoten 2024 zwischen 18 und 24 Jahre alt, während ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nur ca. 7,2 Prozent entsprach (jede 14. Person). Besonders der **Anfang des selbstständigen Fahrens** stellt daher weiterhin eine **Hochrisikophase** dar.

## Einsatz von Fahrsimulatoren



Ein wichtiger **Baustein** für eine moderne und **effiziente Fahrausbildung** ist der Einsatz von **Fahrsimulationen**. Der DVR setzt sich seit Jahren für den **Einsatz** von technisch geeigneten **Simulatoren** und **Virtual-Reality-Technologien** in der **Fahrausbildung** ein, um Fahrkompetenzen in sicherer Umgebung gezielt zu trainieren. Der aktuelle Verordnungsentwurf greift diesen Modernisierungsansatz zwar auf, bleibt aus Sicht des DVR jedoch zu zurückhaltend. Insbesondere bei **Sonderfahrten** können Simulatoren mit **pädagogischen Vorgaben** gezielt eingesetzt werden, um zum Beispiel **spezifische Kompetenzen** des Überholens zu **vermitteln**. Zwei der fünf vorgeschriebenen besonderen **Ausbildungsfahrten** außerhalb geschlossener Ortschaften, eine **Autobahnfahrt** sowie eine der drei **Nachtfahrten** könnten laut DVR im Simulator erfolgen. Auch das **manuelle Schalten** eines Fahrzeuges lässt sich dort effizient üben. Voraussetzung für eine **verkehrssicherheitsgerechte Entlastung der Fahrschulen** ist jedoch, dass Simulatoren verbindlichen und einheitlichen **Qualitätsstandards** entsprechen und der Lernerfolg kontrolliert wird.

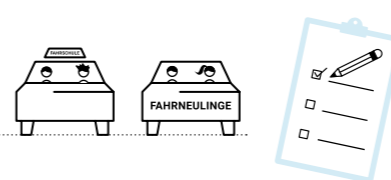
## Theoretische Ausbildung



**Lernprozesse** können **effizienter** unterstützt und gestaltet werden. Die derzeit diskutierte **Reduzierung des Fragenkatalogs** für die **theoretische Prüfung** kann **sinnvoll** sein, sofern sie nicht die **Anforderungen** senkt. Entscheidend ist, die Prüfung stärker auf **sicherheitsrelevante Inhalte** zu fokussieren und damit zielgerichteter zu gestalten.

Der **DVR warnt** davor, die **theoretische Ausbildung** auf ein reines **digitales Selbststudium** zu reduzieren. Themen wie **Gefahrenwahrnehmung und -vermeidung, Risikobewusstsein, Emotionen** und **verantwortungsvolles Verhalten** erfordern einen interaktiven **Austausch mit Fahrlehrkräften** sowie innerhalb der Lerngruppe – in **Präsenz** in einem Schulungsraum oder in **digital synchronen Formaten** mit begrenzter Gruppengröße. Andernfalls drohen **Defizite**, die später in der praktischen Ausbildung mit höherem **Zeit- und Kostenaufwand** ausgeglichen werden müssen. Der DVR fordert daher klare Rahmenbedingungen sowie ein **transparentes Rahmencurriculum** für die theoretische Ausbildung.

## Praktische Ausbildung



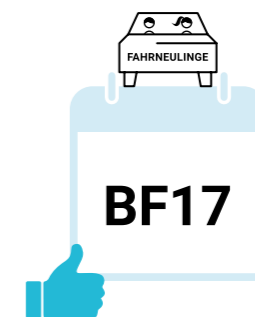
Besonders großes **Potenzial** liegt in der **Weiterentwicklung der praktischen Fahrausbildung**. Der DVR fordert hierfür einen transparenten und verbindlichen **Referenzlehrplan** für alle **Fahrschulen** in Deutschland. Zudem sollen Fahrschulen den **Lernstand** der Schülerinnen und Schüler systematisch dokumentieren und regelmäßig **Rückmeldung** zum **Lernfortschritt** geben.

Die **professionelle Anleitung** durch Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer bleibt **unverzichtbar**, kann jedoch durch **zusätzliche Lernphasen** ergänzt werden. Die Einbindung

**fahrerfahrener Personen** aus dem privaten Umfeld ermöglicht heute schon **grundlegende Fahrfertigkeiten** wie Rückwärtsfahren oder Einparken frühzeitig, etwa auf Verkehrsübungsplätzen, zu **trainieren**. So können **Fahrschülerinnen** und **Fahrschüler Routine** entwickeln, bevor sie in **komplexere Verkehrssituationen** gehen.

Der **DVR begrüßt**, dass nach der professionellen Fahrausbildung im fließenden Verkehr die Möglichkeit geschaffen werden soll, durch **„Fahrpraxisbegleitungs-Fahren“ vor der praktischen Fahrerlaubnisprüfung** die erworbenen Fahrkompetenzen zu festigen und auszubauen sowie die Fahrerfahrung zu erweitern. Die **Rahmenbedingungen** dafür müssen unter **Einbindung von Expertinnen und Experten** definiert und in einem **wissenschaftlich begleiteten Pilotprojekt** erprobt werden.

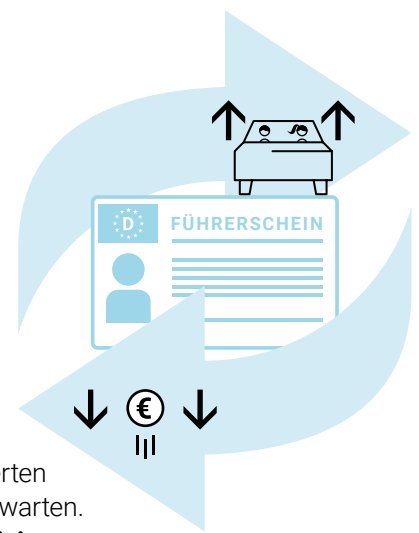
Voraussetzung ist eine klare **Schnittstelle** zur **professionellen Ausbildung**. **Fahrlehrkräfte** sollten auf Basis einer abschließenden **Lernstandskontrolle** entscheiden, ob die notwendige **Reife** für diese **zusätzliche Lernphase** erreicht ist. Eine abschließende **Fahrstunde vor der praktischen Prüfung**, in der die Prüfungssituation realitätsnah simuliert wird, kann zudem **Prüfungsängste abbauen** und die **Erfolgsquote erhöhen**.



Der DVR begrüßt die neue **Fahrpraxisanleitungs-Verordnung**, die **mehr Fahrpraxis** vor der  **Fahrerlaubnisprüfung** ermöglicht. Die **positiven Erfahrungen** mit dem **Begleiteten Fahren ab 17** zeigen den erheblichen **Sicherheitsgewinn** zusätzlicher

Fahrpraxis. Der DVR wirbt daher für eine **bundesweite Umsetzung** und spricht sich dafür aus, die Regelungen auch auf Teilnehmende des BF17 auszuweiten. Zudem unterstützt der DVR Überlegungen für ein **„Erweitertes Begleitetes Fahren ab 17“** mit Ausbildungsbeginn ab 16 Jahren, um den Zeitraum begleiteten Fahrens und damit den Sicherheitsgewinn weiter zu erhöhen. Die klare **Trennung** zwischen **Fahrausbildung** und **Fahrpraxisbegleitung** bewertet der DVR positiv.

# MEHR FAHRPRAXIS, GERINGERE KOSTEN UND SICHERE AUSBILDUNG



Die aktuell vertrauten Abläufe bei der **Fahrausbildung** sollen in **Theorie** und **Praxis** verändert werden, um die **stark gestiegenen Kosten** für den **Erwerb der Fahrerlaubnis** zu reduzieren. Voraussetzung ist, dass die **Anforderungen an die Verkehrssicherheit** dabei nicht gefährdet werden. Die mit der Reform angestrebte **aktive Beteiligung der Eltern während der Ausbildung** sorgt in **Nachbarstaaten** bereits seit vielen Jahren für **positive Erfahrungen**. Das Begleiten der Übungsfahrten noch vor der Prüfung im Realverkehr und der „L“-Hinweis am Fahrzeug gehören dort zum Alltag. Weniger Vorschriften auf dem Weg zum Führerschein und eine daraus resultierende steigende Zahl an Optionen, eigenverantwortlich zu lernen, können mehr **Fahrpraxis für Fahrschülerinnen und Fahrschüler** ermöglichen. Für den Erfolg in der Prüfung ist dann ein **Zusammenwirken von Eltern und Fahrlehrerschaft** erforderlich. Im Ergebnis ist nach Erhalt der Fahrerlaubnis eine **Reduzierung des**

## Anfängerrisikos

aufgrund der erweiterten **Fahrfahrung** zu erwarten.

## Die geplante Flexibilisierung

der **Prozesse** sollte rasch und flächendeckend eingeführt werden, um die bestehende Unsicherheit bei Verbraucherinnen und Verbrauchern aufzulösen und zeitnah eine ausreichende Beteiligung für eine aussagekräftige Evaluation generieren zu können. Der **DVR** setzt sich bei der **Umsetzung** im Hinblick auf die **Verkehrssicherheit** für **optimale Bedingungen** ein. Wir unterstützen, beraten und werden – falls notwendig – darauf hinweisen, neu entwickelte Strukturen konsequent an der Verkehrssicherheit auszurichten. Das ist unsere **gemeinsame Aufgabe**.

**Ulrich Chiellino**

Leiter Verkehrspolitik, Ressort Verkehr, ADAC e.V.

## Weiterführende Informationen

➔ DVR-Beschluss „Reform der Fahrausbildung für einen ‚bezahlbaren Führerschein‘ unter Beibehaltung von Qualität und bei gleichzeitiger Erhöhung der Verkehrssicherheit“:



➔ DVR-Stellungnahme zu den Referententwürfen:



➔ DVR-Beschluss „Fünf-Punkte-Plan zur Vision Zero für junge Fahranfängerinnen und Fahranfänger“:



### Herausgegeben von:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) e.V.

Jägerstraße 67-69  
10117 Berlin

T +49 (0)30 22 66 77 1-0  
F +49 (0)30 22 66 77 1-29

info@dvr.de  
www.dvr.de



### Verantwortlich für den Inhalt:

Stefan Grieger  
Hauptgeschäftsführer

### Kontakt im DVR:

Jonas Hurlin  
Referatsleiter Politik & Recht  
jhurlin@dvr.de

### Konzept und Redaktion:

Verkehrssicherheit  
Konzept & Media GmbH (VKM)  
www.vkm-dvr.de

### Gestaltung:

Gipfelgold Werbeagentur GmbH  
www.gipfelgold.de

### Bildnachweise:

DVR – Dirk Zeisler  
DVR – Erik Silvester Kaufmann