

## MOVING Stellungnahme

### Verbindliches Modul für Verkehrssicherheit und Gefahrenwahrnehmung in Präsenz: Kostensenkung und Schutz junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger zusammenführen

Berlin, den 20.04.2026

#### Zusammenfassung

Die MOVING International Road Safety Association e.V. begrüßt das Ziel der Bundesregierung und der Länder, die Fahrausbildung durch digitale Lernformate zeitgemäßer und wirtschaftlicher zu gestalten. Die Verkehrsministerkonferenz hat am 26. März 2026 in Lindau den Maßstab der Reform präzise definiert: **Das Bundesministerium für Verkehr soll sicherstellen, dass das erworbene Wissen auch die erforderlichen Verhaltenskompetenzen vermittelt – insbesondere bei sicherheitsrelevanten Ausbildungsinhalten.**

Vor dem Hintergrund der fortbestehenden Hochrisikolage junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger empfiehlt MOVING, einen eng begrenzten, wissenschaftlich fundierten Sicherheitskern der Theorieausbildung in einem **verbindlichen Modul für Verkehrssicherheit und Gefahrenwahrnehmung in Präsenz (MVG)** zu verankern – ähnlich bewährter Modelle in der Schweiz und in Schweden. Dieses soll nach der digitalen Vorbereitung auf die theoretische Prüfung im Gruppenunterricht auf die praktische Fahrausbildung vorbereiten und dafür sorgen, dass keine zusätzlichen praktischen Fahrstunden notwendig werden. Das neue Modul bündelt die sicherheitsrelevanten Inhalte in einem präsenzpflichtigen Rahmen mit Fahrlehrerinnen, Fahrlehrern und Lerngruppe. Wissens- und regelorientierte Inhalte können parallel digital vermittelt werden.

Der Referentenentwurf zur Fahrschüler-Ausbildungsordnung sollte diesen Sicherheitskern rechtsverbindlich absichern. Eine pauschale Freigabe der Organisationsform bliebe gerade bei den unfallrelevanten Themen hinter dem Sicherheitsanspruch zurück. Das von uns vorgeschlagene Modul wirkt zudem nachweislich auf die Bestehensquote der praktischen Prüfung – und damit kostendämpfend auf die Fahrausbildung insgesamt. Beitrag zur Vision Zero und Senkung der Führerscheinkosten sind auf diesem Weg gemeinsam erreichbar.

#### 1. Fahranfängerinnen und Fahranfänger bleiben die Hochrisikogruppe im Straßenverkehr

Junge Fahrende zwischen 18 und 24 Jahren stellen nur 7,5 % der Bevölkerung, verunglücken jedoch deutlich überproportional: 15 % aller Verletzten und 12 % aller Getöteten entfallen auf diese Altersgruppe. Im Jahr 2024 verloren 376 junge Menschen zwischen 15 und 24 Jahren auf

deutschen Straßen ihr Leben (Deutsche Verkehrswacht). Das Unfallrisiko der 18- bis 20-Jährigen liegt – gemessen an ihrer Fahrleistung – rund 3,5-fach über dem statistischen Erwartungswert (UDV); bei 69,7 % der Unfälle mit Beteiligung dieser Altersgruppe sind sie selbst Hauptverursacher (Destatis). Alleinunfälle – ein belastbarer Indikator für Selbstüberschätzung – treten bei jungen Fahrenden mit 29 % nahezu doppelt so häufig auf wie bei älteren Fahrenden (18 %; ADAC-Luftrettungsanalyse).

Die Fortschritte der vergangenen Jahrzehnte – 1991 kamen noch 2.749 junge Erwachsene im Straßenverkehr ums Leben – sind kein Selbstläufer. Sie beruhen wesentlich auf einer qualitativ hochwertigen Fahrausbildung, die Deutschland international zum Maßstab für die sichere Integration von Fahranfängerinnen und Fahranfängern in den Straßenverkehr gemacht hat. Eine Auslagerung sicherheitskritischer Inhalte in das unbegleitete digitale Selbststudium würde diese Erfolge gefährden.

## 2. Die typischen Fahranfängerrisiken sind Einstellungs- und Verhaltensprobleme – kein Wissensdefizit

Die Unfallforschung benennt seit Jahren konsistent dieselben Ursachenmuster. Sie liegen durchweg in Motiven, Einstellungen und Selbsteinschätzung begründet:

- **Unangepasste Geschwindigkeit** – Unfallursache Nr. 1 junger Fahrender; 2024 über 9.860 Unfälle mit Personenschaden bei 18- bis 24-Jährigen (Destatis).
- **Selbstüberschätzung** – systematische Kluft zwischen gefühltem und tatsächlichem Können, empirisch belegt durch den hohen Alleinunfallanteil.
- **Ablenkung** – erhöht das Unfallrisiko um bis zu 89 %; junge Fahrende sind besonders anfällig für Smartphone-Nutzung und Beifahrerkommunikation.
- **Substanzeeinfluss** – trotz Null-Toleranz-Regelung weiterhin relevanter Risikofaktor; die Zahl entdeckter Drogenfahrten stieg 2025 um 9,4 %.
- **Defizite in Verkehrswahrnehmung und Gefahrenantizipation** – zentrale Prädiktoren sowohl für Unfälle in der frühen Fahrerkarriere als auch für das Nichtbestehen der praktischen Prüfung (Pöge, Bode & Simon 2025).

Diese Risiken lassen sich nicht durch Wissensabfragen oder Multiple-Choice-Aufgaben bewältigen. Sie erfordern dialogische Lehr-Lern-Prozesse, direktes Feedback, Perspektivwechsel und soziale Korrektur in der Gruppe. Genau diese Lernprozesse verankert ein verbindliches Modul für Verkehrssicherheit und Gefahrenwahrnehmung in Präsenz im Sicherheitskern der Fahrausbildung. Eine Verlagerung dieser Inhalte in das digitale Selbststudium schwächte die Fahrausbildung dort, wo die größten Fahranfängerrisiken entstehen.

### 3. Wissenschaftliche Evidenz: Das neue Modul stärkt Lernerfolg und Verkehrssicherheit

Die Forschungslage zeichnet ein differenziertes Bild: Digitale Lernformate sind besonders wirksam, wo standardisierbares Wissen und Regeln vermittelt werden. Für sicherheitsrelevante Inhalte sind dagegen verbindliche Präsenzformate überlegen, weil sie Rückmeldung, Reflexion und soziale Lernprozesse ermöglichen. Eine vollständige Ersetzung von Präsenzunterricht durch digitale Formate führt zu Einbußen bei der Lernwirksamkeit, insbesondere bei Lernenden mit geringerem sozioökonomischem Status (Hammerstein et al. 2021).

Die Evidenz spricht damit nicht für eine beliebige Öffnung der Organisationsform, sondern für eine klare gesetzgeberische Differenzierung: Wissensvermittlung kann digital ausgestaltet werden; Gefahrenwahrnehmung, Risikokompetenz und Verhaltenssteuerung müssen präsenzpflichtig in der Fahrschule verankert bleiben.

#### Wirkungsnachweis Präsenzunterricht

Bredow (2025) weist in einer Studie mit über 300 Fahrschülerinnen und Fahrschülern nach, dass ein auf sicherheitskritische Themen fokussierter Präsenzunterricht die Chance des Bestehens der praktischen Prüfung um das 3,06-Fache erhöht und in den ersten neun Monaten nach Fahrerlaubniserwerb zu signifikant weniger kritischen Situationen und Beinahe-Unfällen führt. Rüdell/Rößger (2025) bestätigen: Gerade leistungsschwächere Fahrschülerinnen und Fahrschüler profitieren besonders stark von strukturiertem Präsenzunterricht mit direktem Feedback. Ein unbegleitetes Online-Selbstlernen benachteiligt damit systematisch jene Gruppe, die ohnehin das höchste Unfallrisiko trägt.

#### Folgewirkung auf die Ausbildungskosten

Nach MOVING-Erhebungen rechnen 48 % der Fahrschulen bei vollständiger Substitution des Präsenzunterrichts mit durchschnittlich acht zusätzlichen Fahrstunden, weil Handlungswissen dann individuell im Fahrzeug vermittelt werden müsste. Bei einem Fahrstundenpreis von 63,70 € (Prognose 2026: 66,40 €) entspricht dies Mehrkosten von **über 500 € (531 €) pro Ausbildung** – der angestrebte Einspareffekt der Reform würde damit nahezu vollständig aufgezehrt. 42 % der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer sehen zudem konkrete Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit.

### 4. MOVING-Vorschlag: Modul für Verkehrssicherheit und Gefahrenwahrnehmung (MVG) in Präsenz in der Fahrschule mit sechs Unterrichtseinheiten

MOVING empfiehlt einen eng begrenzten, wissenschaftlich begründeten Sicherheitskern von sechs verbindlichen Präsenzeinheiten als Modul für Verkehrssicherheit und Gefahrenwahrnehmung (MVG). Alle übrigen Inhalte – Verkehrszeichen, Vorfahrtsregeln, Fahrzeugtechnik, rechtliche Grundlagen – können nach didaktischer Eignung digital vermittelt werden.

MOVING schlägt damit nicht ein Festhalten am Bestehenden vor, sondern eine moderne Neustrukturierung der theoretischen Fahrausbildung:

Nr.	Thema	Warum im MVG in Präsenz?	Belegte Wirkung / Quelle
1–2	<b>Verkehrswahrnehmung &amp; Gefahrenvermeidung</b>	Blicktechnik, Gefahrenerkennung und Antizipation erfordern Diskussion und korrigierendes Feedback; passives Videoschauen reicht nicht aus.	Bredow 2025: 3,06-fach höhere Bestehensquote; signifikant weniger Beinahe-Unfälle
3	<b>Risikowahrnehmung &amp; Selbsteinschätzung</b>	Selbstüberschätzung lässt sich nur durch Gruppenreflexion, Rückmeldung und soziale Korrektur abbauen.	ADAC 2023; UDV 2021; Bredow 2025
4	<b>Alkohol, Drogen, Ablenkung, Übermüdung</b>	Haltungsthemen erfordern moderierte Diskussion; reine Wissensvermittlung verändert das Verhalten nicht.	UDV 2021; ADAC 2023; Bredow 2025
5	<b>Geschwindigkeit, Bremsweg, Fahrphysik</b>	Unfallursache Nr. 1 junger Fahrer. Das Einschätzen von Brems- und Anhaltewegen muss erlebbar und in der Gruppe vermittelt werden.	Destatis 2024: 9.860 Geschwindigkeitsunfälle 18–24-Jähriger; ADAC 2023
6	<b>Verkehrstaktik: Überholen, Vorfahrt, Einbiegen</b>	Vernetztes Entscheiden unter Zeitdruck; Theorie und Praxis müssen eng verzahnt werden.	ADAC 2023; Rüdell/Rößger 2025

Das MVG ist kein maximalistisches Programm, sondern der sicherheitspolitisch notwendige Mindeststandard einer modernen Fahrausbildung. Es bündelt genau jene Themenfelder, in denen sich die Risiken junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger konzentrieren und auf deren verbindliche Präsenz der Gesetzgeber nicht verzichten sollte, wenn die Reform die Verkehrssicherheit nicht schwächen soll.

### Fazit und Handlungsempfehlungen

Die Reform kann nur dann nachhaltig gelingen, wenn Kostensenkung und Verkehrssicherheit gemeinsam gedacht werden. Digitale Lernformate eignen sich für standardisierbare Wissens- und Regelinhalte; unfallrelevante Themen erfordern dagegen einen präsenzpflichtigen Rahmen, weil nur dort Reflexion, Rückmeldung und Verhaltenskompetenz systematisch vermittelt werden können.

Eine pauschale Freigabe der Organisationsform würde gerade jene Themen deregulieren, bei denen Fahranfängerrisiken entstehen und die Wirksamkeit der Präsenz wissenschaftlich belegt ist. Der Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 26. März 2026 in Lindau setzt dafür den klaren politischen Rahmen. Das Bundesministerium für Verkehr sollte daher im

Referentenentwurf ein verbindliches Modul für Verkehrssicherheit und Gefahrenwahrnehmung in Präsenz als Sicherheitskern der Theorieausbildung in der Fahrschule verankern.

## Handlungsempfehlungen im Überblick

1. **Modul für Verkehrssicherheit und Gefahrenwahrnehmung (MVG) verbindlich verankern** – sechs Unterrichtseinheiten zu Verkehrs- und Risikowahrnehmung, Selbsteinschätzung, Substanzeeinfluss und Ablenkung, Geschwindigkeit und Fahrphysik sowie Verkehrstaktik im Referentenentwurf zur Fahrschüler-Ausbildungsordnung als Präsenzpflcht ausweisen.
2. **Wissens- und regelorientierte Inhalte sowie Simulatoren konsequent digital ausgestalten** – asynchrones E-Learning, Simulatoren, interaktive Lernplattformen und Apps. Hier liegen die echten Effizienz- und Kostenpotenziale der Reform.
3. **Rechtsverbindliche Vorgabe statt pauschaler Freigabe der Organisationsform** – unfallrelevante Themen dürfen weder dem Ermessen einzelner Fahrschulen noch dem digitalen Selbststudium überlassen werden.
4. **Wissenschaftliche Begleitung und Evaluation** – strukturierte Wirkungs- und Qualitätsevaluation des neuen Ausbildungskonzepts (MVG), um Wirksamkeit und Ausbildungsqualität kontinuierlich weiterzuentwickeln.

**376 junge Menschen** haben 2024 im deutschen Straßenverkehr ihr Leben verloren. Eine Reform, die den Fahrerlaubniswerb erschwinglicher macht und zugleich die Verkehrssicherheit stärkt, ist möglich, wenn digitale und präsenzdidaktische Stärken gezielt verbunden werden. Kein Bildschirm ersetzt den Präsenzunterricht, wenn es darum geht, Einstellungen zu verändern, Gefahren erkennen zu lernen und ein realistisches Bild vom eigenen Können zu entwickeln.

Für vertiefende Gespräche und zur Unterstützung bei der Umsetzung stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

MOVING International Road Safety Association e.V.

Hinweis zur Dokumentenverarbeitung und zum Haftungsausschluss

Dieses Dokument wurde nach bestem Wissen und Gewissen auf der Grundlage verfügbarer Informationen und offizieller Quellen zusammengestellt und zusammengefasst. Es dient ausschließlich zu Informationszwecken und stellt keine rechtsverbindliche Auslegung oder Handlungsempfehlung dar. Trotz sorgfältiger Prüfung kann keine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte übernommen werden. Eine Haftung für Schäden oder Konsequenzen, die sich direkt oder indirekt aus der Verwendung dieses Dokuments ergeben, ist ausgeschlossen.