



## „Verkehrssicherheit muss oberstes Ziel bleiben“

**BADS** (Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V.) und **MOVING** International Road Safety Association e.V. halten das Modul für Verkehrssicherheit und Gefahrenwahrnehmung für unverzichtbaren Bestandteil der Fahrschulreform.

**Hamburg/Berlin, den 25.06.2026**

Die laufende Fahrschulreform bietet die Chance, die Ausbildung in Deutschland zu modernisieren. Doch Modernisierung darf nicht zulasten der Verkehrssicherheit gehen. Das Ziel unserer beiden Organisationen ist es, die Vision Zero zu unterstützen, ohne die Reformziele Effizienz und Digitalisierung zu vernachlässigen.

Das Kernproblem der aktuellen Referentenentwürfe: Sie garantieren weder verbindliche Ausbildungsinhalte für Theorie und Praxis noch die Vermittlung der für die Unfallvermeidung entscheidenden Kompetenzen im Theorieunterricht. Damit wird Verkehrssicherheit zur Glückssache: Es ist nicht sichergestellt, dass hochgradig sicherheitsrelevante Themen wie Gefahrenwahrnehmung, Selbsteinschätzung, Ablenkung oder Gruppendruck überhaupt behandelt werden. Und wenn sie behandelt werden, können sie in das unbegleitete digitale Selbstlernen verlagert werden – obwohl gerade hier moderierte Gruppenreflexion, qualifiziertes Feedback durch Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer und die angeleitete Auseinandersetzung mit typischen Risikosituationen unverzichtbar sind.

Die Datenlage ist alarmierend: 18- bis 24-Jährige haben ein 3,5-mal höheres Unfallrisiko als der Durchschnitt. Gleichzeitig sind sie bei rund 70 Prozent der Unfälle mit Beteiligung dieser Altersgruppe selbst Verursacher. Alleinunfälle – ein wichtiger Indikator für Selbstüberschätzung – treten bei jungen Fahrenden nahezu doppelt so häufig auf wie bei älteren Verkehrsteilnehmern. Die Unfallforschung benennt seit Jahren dieselben Ursachenmuster: Defizite bei der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung, Selbstüberschätzung, unangepasste Geschwindigkeit sowie Ablenkung durch Smartphones oder Mitfahrende. Diese Risiken lassen sich nicht allein durch Wissensabfragen oder digitales Selbstlernen reduzieren, sondern brauchen ein begleitetes Präsenzformat.

Internationale Vorbilder wie die Schweiz und Schweden zeigen, dass spezifische Präsenzmodule zu den genannten Themen die Unfallzahlen junger Fahrender massiv senken. Auch für Deutschland belegt eine aktuelle Studie (Bredow, 2025), dass strukturierter Präsenzunterricht zum Thema „Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung“ die Erfolgchancen in der praktischen Prüfung um das 3,06-fache erhöht sowie die Anzahl kritischer Situationen und Beinahe-Unfälle in den ersten neun Monaten nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis deutlich reduziert.



## Unsere Kernforderung: Das Modul für Verkehrssicherheit und Gefahrenwahrnehmung (MVG) in Präsenz

Wir schlagen vor, einen eng begrenzten, wissenschaftlich fundierten Sicherheitskern der Ausbildung in einem verbindlichen Präsenzmodul mit folgenden Schwerpunkten zu verankern:

- Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung – Blicktechnik, Gefahren im Straßenverkehr, angemessene Risikoeinschätzung und Risikoakzeptanz, Antizipation, typische Fehleinschätzungen, Verhalten in gefährlichen Situationen (2 x 90Min)
- Regionale Gefahrenstrecken und Selbsteinschätzung – kritische Streckenmerkmale und Strategien zur Gefahrenvermeidung, Abbau von Selbstüberschätzung durch soziale Korrektur (1 x 90Min)
- Alkohol, Drogen, Ablenkung, Übermüdung, Gruppendruck – Emotionale Verankerung von Verhaltensstrategien (1 x 90Min)
- Geschwindigkeit, Bremsweg, Fahrphysik – Erlebbar Vermittlung physikalischer Grenzen (1 x 90Min)
- Verkehrstaktik – Überholen, Vorfahrt, Konfliktbewältigung im Straßenverkehr (1 x 90Min)

Die genannten Inhalte unterscheiden sich grundlegend von klassischen Wissensinhalten wie Verkehrszeichen, Fahrzeugtechnik oder Rechtsvorschriften, die ohne wesentlichen Qualitätsverlust digital vermittelt werden können. Sie zielen nicht primär auf den Erwerb von Faktenwissen, sondern auf die Entwicklung von Verantwortungsbewusstsein sowie Wahrnehmungs-, Entscheidungs- und Selbstreflexionsfähigkeiten, die in realen Verkehrssituationen unter Zeitdruck angewendet werden müssen. Sie erfordern Diskussionen, Perspektivwechsel, das Hinterfragen eigener Einstellungen, die Reflexion von Fehleinschätzungen, die Analyse konkreter Verkehrssituationen und regionaler Gefahrenlagen sowie eine enge Verzahnung von Theorie und Praxis. Diese Lernprozesse lassen sich nicht standardisieren und können daher nicht durch ein digitales Selbstlernangebot ersetzt werden.

### ALIGNMENT MIT DEN REFORMZIELEN:

- **Digitalisierung mit Augenmaß:** Das MVG lehnt digitale Lernformate nicht ab, sondern plädiert für eine intelligente Differenzierung: Digital, wo es möglich ist; Präsenz, wo es zur Wahrung der Verkehrssicherheit zwingend notwendig ist (z. B. Verkehrswahrnehmung, Gefahrenvermeidung).
- **Kostenersparnis und Bezahlbarkeit:** Das MVG wirkt der derzeitigen Gefährdung des Sparziels entgegen. Es stellt sicher, dass sicherheitsrelevante Grundlagen vor der praktischen Ausbildung erworben werden und nicht erst in zusätzlichen, kostenintensiven Fahrstunden aufgearbeitet werden müssen. Zudem greift es Befunde auf, nach denen Defizite in der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung zentrale Prädiktoren sowohl für Unfälle in der frühen Fahrerkarriere als auch für das Nichtbestehen der praktischen Prüfung (Pöge, Bode & Simon 2025) sind. Damit stärkt das Modul nicht nur



die Verkehrssicherheit, sondern vermeidet auch zusätzliche Fahrstunden und Prüfungswiederholungen, was die Gesamtkosten des Fahrerlaubnisverfahrens senkt.

- **Flexibilisierung:** Das MVG schafft Freiräume für flexible Lernwege in allen Bereichen, in denen dies möglich ist. Es sichert nur jene Kernelemente der Ausbildung ab, bei denen Präsenzunterricht unerlässlich ist.

Das MVG ist kein Widerspruch zur Reform, sondern deren Vollendung: Es fokussiert Präsenz auf das Notwendige, stärkt die Bezahlbarkeit des Fahrerlaubnisverfahrens durch bessere Vorbereitung auf die Fahrstunden und die Prüfung und lässt sich nahtlos in die neue Ausbildungssystematik integrieren.

Wir bitten Sie, sich im laufenden Prozess für die Verankerung des MVG im Referentenentwurf einzusetzen, um den sicherheitspolitisch gebotenen Mindeststandard zu wahren.

Für Rückfragen und weiterführende Gespräche stehen wir Ihnen jederzeit gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Bund gegen Alkohol und Drogen im  
Straßenverkehr e.V.  
(BADS)

Hansastraße 13  
20149 Hamburg  
T: +49 40 44 07 16  
E: zentrale@bads.de

MOVING International  
Road Safety Association e. V.  
(MOVING)

Schumannstr. 17  
10117 Berlin  
T: +49 30 25 74 16 70  
E: info@moving-roadsafety.com

Präsident:  
Helmut Trentmann

Präsident:  
Jörg-Michael Satz

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.