



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassenverkehr

1. April 2026

Evaluation der Neuregelung der Lernphase im Rahmen der Fahrausbildung

Evaluationsbericht

Dokumentnummer: ASTRA-D-6AFE3401/608



ASTRA-D-6AFE3401/608

Auftraggeber:

Dr. Lorenzo Cascioni, Vize-Direktor und Abteilungschef Strassenverkehr, Bundesamt für Strassen ASTRA

Projektausschuss:

- Dr. Lorenzo Cascioni, Vize-Direktor und Abteilungschef Strassenverkehr, Bundesamt für Strassen ASTRA
- Patrizia Portmann, Stv. Abteilungschefin Strassenverkehr und Bereichsleiterin Vorschriften Verkehrsteilnehmende, Bundesamt für Strassen ASTRA
- Dr. Christian Kamenik, Bereichsleiter Analysen, Bundesamt für Strassen ASTRA

Projektteam:

- Dr. Iris Oberauer, Stv. Bereichsleiterin Analysen und Fachbereichsleiterin Statistische Analysen und Informationsprodukte, Bundesamt für Strassen ASTRA (Projektleitung)
- Nathanael Gutmann, Projektleiter, Bundesamt für Strassen ASTRA (Stv. Projektleitung)
- Yannick Kaderli, externer wissenschaftlicher Berater
- Michel Aebischer, Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Bundesamt für Strassen ASTRA

Redaktion:

Chantal Disler, Juristin, Bundesamt für Strassen ASTRA

Peer Reviews des Technischen Berichts (ASTRA, 2026):

- Prof. Dr. Markus Hackenfort, Professor für Human Factors Psychology an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ZHAW
- Dr. Claude Renaux, Senior Data Scientist, Zurich Data Scientists GmbH

Fachreview des Evaluationsberichts:

- Dr. Markus Deublein, Leiter Forschung Strassenverkehr, Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU
- Andrea Uhr, Wissenschaftliche Mitarbeiterin Forschung Strassenverkehr, Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU
- Dr. Claudia Mollidor, stellvertretende Referatsleitung, Referat Fahreignung, Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation, Bundesanstalt für Strassen- und Verkehrswesen BAST, Deutschland
- Bayram Kiyak, Referent, Referat Fahreignung, Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation, Bundesanstalt für Strassen- und Verkehrswesen BAST, Deutschland

Zusammenfassung

Seit 1. Januar 2021 müssen Personen, die den Lernfahrausweis für Personenwagen vor ihrem 20. Geburtstag erwerben, eine begleitete Lernphase von zwölf Monaten durchlaufen, bevor sie die praktische Führerprüfung ablegen dürfen. Damit der Führerausweis trotzdem mit 18 Jahren erworben werden kann, hat der Bundesrat das Alter für den Erwerb des Lernfahrausweises auf 17 Jahre gesenkt. Ziel der einjährigen Lernphase ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch eine höhere Fahrerfahrung von jungen Neulenkenden.

Mit Beschluss der Neuregelung hat der Bundesrat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) mit der Evaluation der neuen Bestimmungen zur Lernphase beauftragt (Art. 151m Verkehrszulassungsverordnung VZV¹). Die Evaluation dient der Überprüfung, ob sich seit Inkrafttreten der Neuregelung der angestrebte positive Effekt auf die Verkehrssicherheit empirisch belegen lässt. Zudem sollten weitere Auswirkungen der Neuregelung (auf das Verkehrsaufkommen, auf den Erfolg bei der praktischen Führerprüfung und auf die Anzahl der Administrativmassnahmen) geprüft werden. Die Evaluation wurde vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) durchgeführt und von anerkannten Expertinnen und Experten überprüft (Peer Reviews, Fachreviews). Dadurch wurde sichergestellt, dass die Ergebnisse korrekt abgeleitet und interpretiert wurden und die Evaluation den geltenden wissenschaftlichen Standards entspricht. Zudem bestätigten die Expertinnen und Experten die Unabhängigkeit und Objektivität der Evaluation. Zielgruppe der Evaluation waren 17- bis 19-jährige Personen, die einen Lernfahrausweis für Personenwagen erworben hatten. Die wichtigsten Ergebnisse der Evaluation für die Zielgruppe sind die folgenden:

- Seit Inkrafttreten der Neuregelung hat sich die Fahrerfahrung während der Lernphase signifikant verbessert. Mit einer Fahrlehrerin oder einem Fahrlehrer werden zwar etwas weniger Fahrstunden absolviert, die privat begleiteten Fahrstunden haben jedoch deutlich zugenommen. Die Fahrstunden verteilen sich dabei mehrheitlich gleichmässig über die Lernphase; allerdings ist der Anteil jener Personen gestiegen, die ihre Fahrstunden überwiegend gegen Ende der Lernphase absolvieren.
- Seit Inkrafttreten der Neuregelung zeigt sich keine wesentliche Veränderung beim Fahrverhalten nach Abschluss der Fahrausbildung. Dies zeigen die Antworten aus einer Befragung der Zielgruppe.
- Seit Inkrafttreten der Neuregelung lässt sich keine Veränderung des Unfallgeschehens bei der Zielgruppe während der Lernphase feststellen. Jedoch zeigt sich eine signifikante Abnahme der Unfallrate (Unfälle mit Personenschaden der Zielgruppe gewichtet mit der Anzahl der Personen der Zielgruppe) für das erste Jahr nach Abschluss der Fahrausbildung. Die Verkehrssicherheit hat sich somit mit hoher Wahrscheinlichkeit verbessert.
- Seit Inkrafttreten der Neuregelung wird die Fahrausbildung ziemlich genau ein Jahr früher begonnen (mehrheitlich im Alter von 17 Jahren), was naturgemäss zu einem höheren Verkehrsaufkommen führt. Mehrverkehr resultiert zudem aus der Zunahme bei den Fahrstunden während der Lernphase. Im Vergleich zum Gesamtverkehrsaufkommen dürfte die Zunahme des Verkehrsaufkommens aufgrund der Neuregelung marginal sein.
- Personen, die ihren Lernfahrausweis früh erworben haben, weisen tendenziell einen höheren Erfolg bei der praktischen Führerprüfung auf; dieser Effekt zeigt sich vor wie auch nach Inkrafttreten der Neuregelung. Personen, die ihren Lernfahrausweis nach Inkrafttreten der Neuregelung im Alter von 17 Jahren erworben haben, waren sodann überdurchschnittlich erfolgreich.
- Mit zunehmender Dauer der Lernphase (vom Erwerb des Lernfahrausweises bis zur praktischen Führerprüfung) nimmt der Prüfungserfolg tendenziell ab; d. h. Personen, die nach vergleichsweise kurzer Lernphase zur praktischen Führerprüfung antreten, bestehen diese eher als Personen mit

¹ SR 741.51

einer längeren Lernphase (der Lernfahrausweis ist 24 Monate gültig). Dieser Effekt zeigt sich vor wie auch nach Inkrafttreten der Neuregelung.

- Seit Inkrafttreten der Neuregelung hat der Anteil der Zielgruppe mit einem Ausweisentzug während der Lernphase zugenommen; im ersten Jahr nach bestandener praktischer Führerprüfung ist bei den Ausweisentzügen allerdings eine signifikante Abnahme beobachtbar. Dies sowohl im Total wie auch bei Entzügen aufgrund von Fahrfehlern.

Résumé

Depuis le 1^{er} janvier 2021, les personnes qui obtiennent le permis d'élève conducteur pour voitures de tourisme avant leur vingtième anniversaire doivent passer par une phase de conduite accompagnée de douze mois avant de pouvoir se présenter à l'examen pratique de conduite. Afin que le permis de conduire puisse tout de même être obtenu à 18 ans, le Conseil fédéral a abaissé à 17 ans l'âge requis pour l'obtention du permis d'élève conducteur. La nouvelle phase d'apprentissage d'un an vise à améliorer la sécurité routière en permettant aux jeunes conducteurs novices d'acquérir une plus grande expérience de la conduite.

En même temps qu'il a arrêté la nouvelle réglementation en question, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) d'en évaluer les incidences (art. 151^m de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière [OAC]²). Cette évaluation doit permettre d'examiner si l'effet positif sur la sécurité routière poursuivi par la nouvelle réglementation s'est vérifié depuis l'entrée en vigueur de cette dernière et s'il peut être démontré empiriquement. Il s'agit en outre d'étudier les autres incidences des nouvelles dispositions, notamment sur le volume du trafic, sur le taux de réussite à l'examen pratique de conduite et sur le nombre de mesures administratives. L'évaluation a été réalisée par l'Office fédéral des routes (OFROU), puis validée par des experts reconnus (évaluation par des pairs, revue par des spécialistes). Il est ainsi garanti que ses résultats ont été correctement établis et interprétés, et qu'elle est conforme aux standards scientifiques en vigueur. Les experts en ont également confirmé l'indépendance et l'objectivité. Le groupe cible de l'évaluation était constitué de personnes âgées de 17 à 19 ans et titulaires d'un permis d'élève conducteur pour voitures de tourisme. Les principaux résultats de l'évaluation pour ce groupe cible sont les suivants :

- Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, l'expérience de la conduite acquise durant la phase d'apprentissage s'est accrue de manière significative. Les heures de conduite accompagnée effectuées avec un moniteur ont certes quelque peu diminué, mais celles effectuées avec un particulier ont nettement augmenté. Si les heures de conduite sont le plus souvent réparties uniformément sur toute la durée de la phase d'apprentissage, la part des personnes qui les effectuent majoritairement à l'approche de la fin de cette dernière a augmenté.
- Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, il n'y a pas eu de changement significatif du comportement de conduite après la fin de la formation, comme le montrent les réponses à un questionnaire soumis au groupe cible.
- Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, aucune évolution en matière d'accidents n'a pu être observée durant la phase d'apprentissage pour le groupe cible. Toutefois, le taux d'accidents (nombre d'accidents avec dommages corporels impliquant des personnes du groupe cible pondéré par le nombre de personnes formant ce dernier) a diminué de manière significative la première année suivant la fin de la formation à la conduite. La sécurité routière s'est donc très probablement améliorée.
- Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, la formation à la conduite peut être commencée un an plus tôt (dès l'âge de 17 ans), ce qui se traduit naturellement par une augmentation du trafic. Le trafic croît aussi sous l'effet de l'accroissement du nombre d'heures de conduite effectuées durant la phase d'apprentissage. Toutefois, l'augmentation du trafic due à la nouvelle réglementation est vraisemblablement marginale par rapport au volume total du trafic.
- Le taux de réussite à l'examen pratique de conduite tend à être plus élevé chez les personnes qui ont obtenu leur permis d'élève conducteur précocement. Déjà observé avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, cet effet a perduré après celle-ci : les personnes qui ont obtenu leur

² RS 741.51

permis d'élève conducteur à l'âge de 17 ans présentent un taux de réussite supérieur à la moyenne.

- Le taux de réussite à l'examen tend à diminuer à mesure que la durée de la phase d'apprentissage (de l'obtention du permis d'élève conducteur jusqu'à l'examen pratique de conduite) augmente. En d'autres termes, les personnes qui se présentent à l'examen pratique de conduite après une phase d'apprentissage relativement courte le réussissent davantage que celles qui passent par une plus longue phase d'apprentissage (le permis d'élève conducteur est valable 24 mois). Cet effet déjà observé avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation perdure depuis.
- Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, la part des personnes du groupe cible ayant fait l'objet d'un retrait de permis durant la phase d'apprentissage a augmenté ; la première année suivant la réussite de l'examen pratique, une baisse significative est toutefois observée pour ce qui est des retraits de permis. Ce constat s'applique à la fois au nombre total de retraits et aux retraits dus à une erreur de conduite.

Sintesi

Dal 1° gennaio 2021 chi ottiene la licenza per allievo conducente per automobili prima di aver compiuto 20 anni può sostenere l'esame pratico solo dopo un periodo di pratica accompagnata di 12 mesi. Affinché la patente di guida possa comunque essere conseguita a 18 anni, il Consiglio federale ha abbassato a 17 anni l'età minima per il rilascio della licenza allievo. L'obiettivo dell'anno di pratica è quello di migliorare la sicurezza stradale attraverso una maggiore esperienza di guida dei giovani conducenti.

Nel varare la nuova regolamentazione, il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di valutare le nuove disposizioni sulla fase di apprendimento (art. 151^m dell'ordinanza del 27 ottobre 1976³ sull'ammissione alla circolazione; OAC) allo scopo di verificare se la revisione normativa abbia effettivamente avuto l'auspicato effetto positivo sulla sicurezza viaria, oltre ad altre eventuali ripercussioni (sul traffico, sul superamento dell'esame pratico e sul numero di misure amministrative). La valutazione, avente come gruppo target i giovani da 17 a 19 anni titolari di una licenza per allievo conducente per automobili, è stata effettuata dall'Ufficio federale delle strade (USTRA) e rivista da esperti riconosciuti (peer review e revisione tecnica), in modo da garantire la correttezza dei risultati e relativa interpretazione nonché la conformità della procedura agli standard scientifici vigenti. Gli esperti hanno inoltre confermato l'indipendenza e l'obiettività dello studio condotto, di cui si riportano qui di seguito i principali risultati.

- Dall'entrata in vigore della nuova normativa la pratica di guida durante la fase di apprendimento è migliorata considerevolmente. A fronte di una leggera diminuzione delle lezioni di guida svolte con un istruttore, sono nettamente aumentate le ore di pratica con accompagnatore privato. La distribuzione complessiva risulta per lo più omogenea sull'intero anno formativo, sebbene sia cresciuta la quota di persone che effettua le esercitazioni prevalentemente verso la fine del periodo.
- Dall'introduzione delle nuove disposizioni non si notano cambiamenti sostanziali nel comportamento di guida dopo la formazione, come emerge da un'indagine svolta sul gruppo target.
- Dall'entrata in vigore delle modifiche non si riscontrano differenze nell'incidentalità del gruppo target durante la fase di apprendimento. Si rileva tuttavia una diminuzione significativa del tasso di incidenti (ponderazione tra sinistri con danni a persone del gruppo target e numero di persone appartenenti a tale gruppo) nel primo anno dopo la formazione di guida, che lascia presumere un miglioramento della sicurezza stradale.
- Con la nuova normativa la formazione di guida inizia circa un anno prima (per lo più a 17 anni), comportando naturalmente volumi di traffico più elevati, anche a causa dell'aumento delle esercitazioni durante la fase di apprendimento. Rispetto al traffico complessivo, l'incremento del flusso veicolare dovuto alla nuova regolamentazione dovrebbe comunque risultare marginale.
- In genere, chi ottiene precocemente la licenza allievo, ha maggiori probabilità di superare l'esame di guida. Questa tendenza, riscontrata già prima della modifica normativa, è attestata infatti dal numero superiore alla media di promossi fra chi ha conseguito la licenza allievo a 17 anni.
- Con l'aumentare della durata della fase di apprendimento (tra il rilascio della licenza allievo e l'esame pratico) il successo tende a diminuire: ossia i candidati che si presentano all'esame dopo un periodo di esercitazione relativamente breve lo superano più facilmente rispetto a chi lo fa dopo una fase più lunga (la licenza è valida 24 mesi). Il fenomeno si riscontra sia prima che dopo l'entrata in vigore delle nuove disposizioni.
- Dall'introduzione del nuovo sistema è cresciuta la quota del gruppo target cui è stata ritirata la licenza durante la fase di apprendimento, mentre si osserva un netto calo delle revoche nel primo anno dopo il superamento dell'esame pratico, sia nel complesso sia in riferimento ai soli casi di errori alla guida.

³ RS 741.51

Summary

Since 1 January 2021, people who obtain a learner's licence for passenger cars before their 20th birthday must complete a 12-month accompanied learning phase before they are allowed to take the practical driving test. To ensure that the driving licence can still be obtained at the age of 18, the Federal Council has lowered the age for obtaining a provisional driving licence to 17. The aim of the one-year learning phase is to improve road safety by giving young new drivers more driving experience.

Following the decision on the new regulation, the Federal Council has commissioned the Federal Department of the Environment, Transport, Energy and Communications (DETEC) to evaluate the new provisions on the learning phase (Art. 151*m* of the Road Traffic Authorisation Ordinance RTAO⁴). This evaluation aims to verify whether the desired positive effect on road safety can be empirically proven since the new regulation came into force. In addition, further effects of the new regulation (on traffic volume, success in the practical driving test and the number of administrative measures) were to be examined. The evaluation was conducted by the Federal Roads Office (FEDRO) and reviewed by recognised experts (peer reviews, specialist reviews). This ensured that the results were correctly derived and interpreted and that the evaluation complied with applicable scientific standards. The experts also confirmed the independence and objectivity of the evaluation. The target group for the evaluation was 17- to 19-year-olds who had obtained a provisional driving licence for passenger cars. The most important findings of the evaluation for the target group are as follows:

- Since the new rules came into force, driving experience during the learning phase has significantly improved. Although slightly fewer driving lessons are taken with a driving instructor, the number of privately supervised driving lessons has markedly increased. While most driving lessons are spread evenly throughout the learning phase, the proportion of people who take most of their driving lessons towards the end of the learning phase has risen.
- Since the new rules came into force, there has been no significant change in driving behaviour after completion of driver training. This is based on the responses from a survey of the target group.
- Since the new rules came into force, no changes could be observed in the number of accidents involving the target group during the learning phase. However, there has been a significant decrease in the accident rate (accidents with injuries involving the target group weighted by the number of people in the target group) in the first year after completion of driver training. Road safety has therefore most likely improved.
- Since the new rules came into force, driver training has started almost exactly one year earlier (mostly at the age of 17), which naturally leads to higher traffic volumes. Increased traffic also results from the greater number of driving lessons given during the learning phase. However, compared to the total traffic volume, the impact of the new rules on traffic volume is expected to be marginal.
- People who obtained their provisional driving licence early tend to be more successful in the practical driving test; this effect is evidenced both before and after the new rules came into force. People who obtained their provisional driving licence at the age of 17 after the new rules came into force showed an above-average success rate.
- The success rate in the practical driving test tends to decrease in direct proportion to the length of the learning phase (from obtaining the provisional driving licence to the practical driving test). In other words, people who take the practical driving test after a comparatively short learning phase are more likely to pass than people who have had a longer learning phase (the learner's licence is valid for 24 months). This effect is observed both before and after the new rules came into force.

⁴ SR 741.51

- Since the new rules came into force, the proportion of the target group having their licence revoked during the learning phase has risen; however, there has been a significant decrease in licence revocations in the first year after passing the practical driving test. This applies both to the total number of revocations and to revocations due to driving errors.

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	11
2	Neuregelung der Lernphase	11
3	Vergleichbare Regelungen im Ausland	12
4	Evaluation der Neuregelung	14
4.1	Ziel und Zielgruppe	14
4.2	Vorgehen	15
4.3	Beurteilung der Auswirkungen der Neuregelung	16
4.3.1	Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit nach der praktischen Führerprüfung	16
4.3.2	Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit während der Lernphase	20
4.3.3	Auswirkungen auf die Altersverteilung und das Verkehrsvolumen	20
4.3.4	Auswirkungen auf den Erfolg bei der praktischen Führerprüfung	22
4.3.5	Auswirkungen auf die Anzahl von Administrativmassnahmen	24
5	Fazit	26
6	Verwendete Literatur	28

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Verteilung der mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin absolvierten Fahrstunden (relative Häufigkeiten mit Mittelwert und Median) vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung (Quelle: ASTRA, 2025)	18
Abbildung 2:	Verteilung der privat begleiteten Fahrstunden (relative Häufigkeiten mit Mittelwert und Median) vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung (Quelle: ASTRA, 2025)	18
Abbildung 3:	Unfallraten während der Lernphase (links) und im ersten Jahr nach bestandener praktischer Führerprüfung (rechts) im Total sowie für selbstverursachte Unfälle mit Personenschaden (selbstv.) vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung (Quelle: ASTRA, 2025)	19
Abbildung 4:	Altersverteilung beim Erwerb des Lernfahrausweises in Prozent für die Jahre 2018 bis 2020 (vor Inkrafttreten der Neuregelung) und für die Jahre 2022 bis 2024 (nach Inkrafttreten der Neuregelung); Alter ab 35 Jahren gruppiert (Quelle: ASTRA, 2025)	21
Abbildung 5:	Prüfungserfolg bei der praktischen Führerprüfung nach Alter beim Erwerb des Lernfahrausweises vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung (Quelle: ASTRA, kantonale Strassenverkehrsämter, 2025)	22
Abbildung 6:	Prüfungserfolg bei der praktischen Führerprüfung nach Alter beim Erwerb des Lernfahrausweises und nach Dauer der Lernphase vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung (Quelle: ASTRA, kantonale Strassenverkehrsämter, 2025)	23
Abbildung 7:	Anteil der Personen mit Verwarnungen während der Lernphase (links) und im ersten Jahr nach bestandener praktischer Führerprüfung (rechts) im Total und aufgrund von Fahrfehlern (Fahrf.) vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung (Quelle: ASTRA, 2025)	25
Abbildung 8:	Anteil der Personen mit Entzügen während der Lernphase (links) und im ersten Jahr nach bestandener praktischer Führerprüfung (rechts) im Total und aufgrund von Fahrfehlern vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung (Quelle: ASTRA, 2025)	25

1 Ausgangslage

Seit 1. Januar 2021 müssen Personen, die den Lernfahrausweis für Personenwagen vor ihrem 20. Geburtstag erwerben, eine begleitete Lernphase von 12 Monaten durchlaufen, bevor sie die praktische Führerprüfung ablegen dürfen (Art. 22 Abs. 1^{bis} Verkehrszulassungsverordnung VZV⁵). Damit der Führerausweis trotzdem mit 18 Jahren erworben werden kann, hat der Bundesrat das Alter für den Erwerb des Lernfahrausweises auf 17 Jahre gesenkt (Art. 6 Abs. 1 Bst. c^{bis} VZV). Ziel der einjährigen Lernphase ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch eine höhere Fahrerfahrung von jungen Neulenkenden. Es wird davon ausgegangen, dass während der Lernphase mehr begleitete Fahrten unternommen werden und infolgedessen die Verkehrssicherheit verbessert wird.

Mit Beschluss der Neuregelung hat der Bundesrat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beauftragt, die Auswirkungen der neuen Bestimmungen zur Lernphase zu evaluieren, die Ergebnisse der Evaluation zu veröffentlichen und dem Bundesrat einen Antrag für das weitere Vorgehen zu stellen (Art. 151m VZV). Vor diesem Hintergrund hat das Bundesamt für Strassen ASTRA Ende 2019 das Projekt «*Evaluation der Neuregelung der Lernphase im Rahmen der Fahrausbildung*» lanciert. Die Evaluation dient der Überprüfung, ob sich mit der Neuregelung der angestrebte positive Effekt auf die Verkehrssicherheit empirisch belegen lässt. Zudem sollten weitere Auswirkungen der Neuregelung geprüft werden (auf das Verkehrsaufkommen, auf den Erfolg bei der praktischen Führerprüfung und auf die Anzahl der Administrativmassnahmen). Zielgruppe dieser Evaluation sind 17- bis 19-jährige Personen, die einen Lernfahrausweis für Personenwagen erworben haben. Die Ergebnisse der Evaluation werden im vorliegenden Bericht dokumentiert.⁶ Die Evaluation wurde durch anerkannte Expertinnen und Experten begutachtet (Peer Reviews, Fachreviews). Dadurch wurde sichergestellt, dass die Ergebnisse korrekt abgeleitet und interpretiert wurden und die Evaluation den geltenden wissenschaftlichen Standards entspricht. Zudem bestätigten die Expertinnen und Experten die Unabhängigkeit und Objektivität der Evaluation. Mit dem vorliegenden Bericht wird der Auftrag betreffend Evaluation nach Artikel 151m Absatz 1 VZV erfüllt.

Am 17. Juni 2025 hat Charles Juillard das [Postulat 25.3636](#) «*Strassenverkehr: Hat das begleitete Fahren die Fähigkeiten der künftigen Lenkerinnen und Lenker verbessert?*» eingereicht. Darin wird der Bundesrat beauftragt, die Auswirkungen der Neuregelung auf die Fähigkeiten und die Strassenverkehrsunfälle von Neulenkenden zu prüfen und gegebenenfalls Massnahmen vorzuschlagen. Der Bundesrat hat das Postulat unter Verweis auf Artikel 151m VZV und die vorliegende Evaluation abgelehnt. Der Ständerat hat das Postulat am 25. September 2025 angenommen.

Kapitel 2 des vorliegenden Berichts beschreibt zunächst den Evaluationsgegenstand, also die Neuregelung der Lernphase. In Kapitel 3 werden vergleichbare Regelungen im Ausland vorgestellt. Kapitel 4 dokumentiert das Ziel der Evaluation, die Zielgruppe, das methodische Vorgehen sowie die Beurteilung der Auswirkungen der Neuregelung. Den Abschluss bildet Kapitel 5 mit einem Fazit.

2 Neuregelung der Lernphase

Am 1. Januar 2021 wurden für Anwärter und Anwärterinnen auf einen Führerausweis für Personenwagen folgende neue VZV-Regelungen wirksam:

- **Einjährige Lernphase:** Anwärter und Anwärterinnen auf einen Führerausweis müssen ihren Lernfahrausweis mindestens ein Jahr besitzen, um zur praktischen Führerprüfung zugelassen zu wer-

⁵ SR 741.51

⁶ Eine vertiefte Beschreibung zum Vorgehen, zu den Ergebnissen und zu den Grenzen bei der Interpretation der Ergebnisse ist im begleitenden Technischen Bericht zu finden (ASTRA, 2026).

den; diese Regelung gilt für Personen, die ihren Lernfahrausweis vor dem vollendeten 20. Lebensjahr erworben haben (Art. 22 Abs. 1^{bis} VZV).⁷ Die Festlegung einer Lernphase von mindestens einem Jahr zielt darauf ab, dass in diesem Zeitraum mehr begleitete Fahrten unternommen werden und dadurch die Verkehrssicherheit nach der praktischen Führerprüfung verbessert wird.

- **Lernfahrausweis mit 17 Jahren:** Gekoppelt an eine mindestens einjährige Lernphase ist die Herabsetzung des Mindestalters zum Führen von Personenwagen (Kategorie B⁸) von 18 auf 17 Jahre (Art. 6 Abs. 1 Bst. c^{bis} VZV). Damit wurde die Möglichkeit geschaffen, dass der Lernfahrausweis bereits mit 17 Jahren und der Führerausweis auch weiterhin mit 18 Jahren erworben werden kann.
- **Übergangsbestimmungen:** Eine mindestens einjährige Lernphase nicht absolvieren mussten Personen, die den Lernfahrausweis bereits vor Inkrafttreten der Neuregelung (also vor dem 1. Januar 2021) erworben hatten und Personen, die im Jahr 2021 das 18. Lebensjahr vollendet (Jahrgang 2003) und ihren Lernfahrausweis noch im selben Jahr erworben hatten (Art. 151/ Abs. 1 und Abs. 1^{bis} VZV).

3 Vergleichbare Regelungen im Ausland

In verschiedenen europäischen Ländern sind Regelungen zum begleiteten Fahren während der Lernphase – vergleichbar zur Neuregelung der Lernphase in der Schweiz – bereits gesetzlich verankert. Sie zielen darauf ab, dass Neulenkende unter Aufsicht zusätzliche Fahrerfahrung sammeln und so das Unfallrisiko verringert wird. Im Folgenden werden die mit der Schweiz am besten vergleichbaren Regelungen im europäischen Ausland sowie deren Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit präsentiert.

In **Deutschland** ist begleitetes Fahren seit Januar 2008 in allen Bundesländern ab 17 Jahren möglich. Die Fahrausbildung (d. h. die theoretische und praktische Ausbildung in der Fahrschule) sowie die praktische Führerprüfung müssen vor Antritt des begleiteten Fahrens abgeschlossen sein. 17-Jährige erhalten nach der praktischen Führerprüfung zunächst eine Prüfbescheinigung⁹ und dürfen bis zum 18. Geburtstag nur in Begleitung unterwegs sein. Ab dem 18. Geburtstag ist unbegleitetes Fahren möglich. Wer die reguläre Fahrausbildung mit 18 Jahren beginnt, durchläuft die praktische Fahrausbildung in der Fahrschule; begleitetes Fahren ist nicht vorgesehen. Beim begleiteten Fahren in Deutschland muss die Begleitperson mindestens 30 Jahre alt sein und seit fünf Jahren ununterbrochen über einen Führerausweis der Kategorie B verfügen. Zudem muss die Begleitperson in der Prüfbescheinigung eingetragen sein. Eine Studie von Schade und Heinzmann (2011) zeigt, dass Personen, die mit 17 Jahren die Fahrausbildung begonnen haben, im ersten Jahr nach Beginn des selbstständigen Fahrens im Vergleich zu gleichaltrigen Neulenkenden, die den Führerausweis regulär unmittelbar nach dem 18. Geburtstag erworben hatten, 17 Prozent weniger Unfallbeteiligungen und 15 Prozent weniger Verkehrsverstösse pro 1000 Fahranfänger und -anfängerinnen aufwiesen. Bei einer kilometerbezogenen Betrachtung (d. h. pro 1 Million zurückgelegter Kilometer) lagen die Rückgänge bei 22 Prozent für Unfallbeteiligungen und 20 Prozent bei Verkehrsverstössen. Im Jahr 2009 konnten durch das begleitete Fahren rund 1700 Unfälle mit Personenschaden verhindert werden.

Seit 2013 kennt **Frankreich** die «Apprentissage anticipé de la conduite AAC», die begleitetes Fahren bereits ab einem Alter von 15 Jahren ermöglicht. Führerausweiswärter und -anwärterinnen müssen

⁷ Ausgenommen von der einjährigen Lernphase sind Lernende der folgenden beruflichen Grundbildungen: «Strassentransportfachfrau/Strassentransportfachmann EFZ», «Automobil-Fachfrau/Automobil-Fachmann EFZ» mit der Fachrichtung «Nutzfahrzeuge», «Automobil-Mechatronikerin/Automobil-Mechatroniker EFZ» mit der Fachrichtung «Nutzfahrzeuge» und «Strassentransportpraktikerin/Strassentransportpraktiker EBA» (vgl. Art. 22 Abs. 1^{bis} Bst. a-d VZV). Personen, die unter diese Ausnahmeregelung fallen, wurden bei der Wirkungsbeurteilung nicht berücksichtigt.

⁸ Von der Herabsetzung des Mindestalters ebenfalls betroffen ist die Kategorie BE (Personenwagen mit Anhänger > 750 kg, die in Kombination ein Gewicht > 3500 kg aufweisen). Im Vergleich zur Kategorie B spielt die Kategorie BE nur eine untergeordnete Rolle. Die Auswirkungen der Neuregelung der Lernphase für die Kategorie BE wurden deshalb nicht evaluiert.

⁹ Die Prüfbescheinigung bestätigt die bestandene praktische Führerprüfung.

zunächst die theoretische Fahrausbildung abschliessen sowie 20 obligatorischen Fahrstunden bei einer Fahrschule absolvieren. Nach Zustimmung der Versicherung beginnt eine Phase des begleiteten Fahrens, die mindestens ein Jahr dauert und in der mindestens 3000 Kilometer auf unterschiedlichen Strassentypen zurückgelegt werden müssen. Die praktische Führerprüfung darf frühestens mit 17 Jahren abgelegt werden. Die reguläre Fahrausbildung, die kein begleitetes Fahren und keine Mindestlerndauer voraussetzt, startet hingegen mit 18 Jahren. Begleitpersonen für die AAC in Frankreich müssen seit mindestens fünf Jahren über einen Führerausweis der Kategorie B verfügen und dürfen in den vergangenen fünf Jahren kein Entzugsdelikt begangen haben. Laut Goualc'h (2008) ist die Unfallhäufigkeit bei Personen, die eine frühe Fahrausbildung mit der AAC durchlaufen haben, um 10 Prozent geringer als bei Personen in der regulären Fahrausbildung. Dieser Effekt ist am stärksten in Städten, etwas schwächer in Vororten und nicht feststellbar in ländlichen Regionen. Der Effekt tritt ausschliesslich bei 18- bis 23-Jährigen auf und nimmt mit zunehmendem Alter ab. Geschlechterspezifische Unterschiede sind nicht nachweisbar.

Seit März 1999 kennt **Österreich** eine vorgezogene Lenkberechtigung ab 17 Jahren (regulär ab 18 Jahren), bei der die Fahrausbildung frühestens mit 15.5 Jahren begonnen werden darf. Im Gegensatz zur regulären Fahrausbildung, die frühestens mit 17.5 Jahren beginnt, umfasst die Fahrausbildung für die vorgezogene Lenkberechtigung eine ausgedehnte Phase des begleiteten Fahrens. Es müssen mindestens 3000 Kilometer an Lernfahrten zurückgelegt werden, bevor frühestens mit 17 Jahren die praktische Führerprüfung abgelegt werden darf. Während den ersten 3000 Kilometern an zurückgelegten Lernfahrten ist alle rund 1000 Kilometer eine Fahrstunde bei einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin zu absolvieren. Die Begleitperson für das begleitete Fahren in Österreich muss seit mindestens sieben Jahren über einen Führerausweis der Kategorie B verfügen und darf in den drei Jahren vor dem Antrag auf Lernfahrten weder ein Entzugsdelikt begangen noch zwei zu berücksichtigende Vormerkungen¹⁰ erhalten haben. Es können zwei Begleitpersonen genannt werden, mit denen je eine theoretische Einweisung mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin absolviert werden muss. Laut Winkelbauer et al. (2003) reduziert die Regelung zur vorgezogenen Lenkberechtigung insbesondere bei männlichen Lenkern die Anzahl der Unfälle, vor allem im zweiten und dritten Jahr des unbegleiteten Fahrens (d. h. nach Bestehen der praktischen Führerprüfung). Personen, die eine vorgezogene Lenkberechtigung erwerben, begehen weniger Verkehrsverstösse (wie Trunkenheit am Steuer oder Geschwindigkeitsüberschreitungen) und haben seltener Führerausweisentzüge. Sie bestehen zudem die praktische Führerprüfung häufiger beim ersten Prüfungsversuch. Die Aussicht auf den Erwerb eines Führerausweises mit bereits 17 Jahren bewegt einen nennenswerten Teil von Jugendlichen dazu, auf das Fahren mit einem Moped ab 15 Jahren oder einem Motorrad ab 16 Jahren zu verzichten (Winkelbauer et al., 2003).

In **Schweden** ist begleitetes Fahren grundsätzlich für alle Führerausweisanwärter und -anwärterinnen obligatorisch. Seit September 1993 ist begleitetes Fahren bereits ab 16 Jahren erlaubt (zuvor ab 17.5 Jahren). Die praktische Führerprüfung darf jedoch frühestens mit 18 Jahren absolviert werden. Die Länge der Lernphase ist somit abhängig vom Alter zu Beginn der Fahrausbildung. Ab dem 18. Geburtstag kann der Führerausweis regulär ohne Vorgabe zur Dauer der Lernphase erworben werden und die Phase des begleiteten Fahrens richtet sich nach dem individuellen Bedarf der Führerausweisanwärterinnen und -anwärter. In Schweden muss die Begleitperson mindestens 24 Jahre alt sein und seit mindestens fünf Jahren ununterbrochen über einen Führerausweis der Kategorie B (Personenwagen) verfügen. Die Begleitperson und die Führerausweisanwärterinnen und -anwärter müssen zusammen eine mindestens dreistündige Schulung absolvieren. Laut einem Beitrag von Gregersen und Nyberg (2003) führte die Herabsetzung des Mindestalters für das begleitete Fahren in den ersten zwei Jahren nach der Fahrausbildung zu einer Reduktion des Unfallrisikos bei jungen Neulenkenden (gemessen an den Unfällen pro 10 Millionen Kilometern). Personen, die ihren Lernfahrausweis im Alter zwischen 16 und 17.5 Jahren erworben haben, wiesen ein etwa 40 Prozent geringeres Unfallrisiko auf

¹⁰ Eine Vormerkung ist eine behördliche Warnung für bestimmte, sicherheitsrelevante Verkehrsverstösse, die im österreichischen Führerausweisregister eingetragen wird. Sie hat keine unmittelbaren rechtlichen Konsequenzen, kann aber bei einem erneuten Verstoß innerhalb von zwei Jahren verpflichtende Massnahmen wie Nachschulungen auslösen. Sie ist vergleichbar mit der schweizerischen Verwarnung gemäss Artikel 16a Strassenverkehrsgesetz SVG (SR 741.01).

als jene, die sich für den Ausbildungsbeginn mit 17.5 Jahren entschieden. Die Autoren weisen jedoch auf methodische Schwächen hin und betonen, dass unklar bleibt, ob die beobachtete Reduktion des Unfallrisikos bei den Personen, die bereits mit 16 Jahren die Fahrausbildung begonnen haben, auf gesteigerte Fahrerfahrung zurückzuführen ist oder auf systematische Unterschiede zwischen den Vergleichsgruppen (z. B. bessere zeitliche und finanzielle Ressourcen, eine stärkere Motivation oder grössere Unterstützung durch die Eltern).

Im Oktober 1994 wurde in **Norwegen** die Altersgrenze für den Beginn der Fahrausbildung von 17 auf 16 Jahre gesenkt; das Mindestalter für den Führerausweiserwerb bzw. das unbegleitete Fahren wurde bei 18 Jahren belassen. Führerausweisanwärter und -anwärterinnen bis 25 Jahre müssen einen speziellen Theoriekurs («Basic Traffic Course») absolvieren, bevor sie mit dem begleiteten Fahren beginnen dürfen. Die Begleitperson muss mindestens 25 Jahre alt sein und seit mindestens fünf Jahren ununterbrochen über einen Führerausweis der Kategorie B verfügen. In einer Studie von Gregersen und Nyberg (2000) wurden die Auswirkungen der Senkung des Mindestalters für das begleitete Fahren auf das Unfallrisiko und das Fahrverhalten junger Fahranfängerinnen und -anfänger untersucht. Dazu wurden 17-Jährige vor Inkrafttreten der Neuregelung sowie 16- und 17-Jährige seit Inkrafttreten der Neuregelung miteinander verglichen. Die Autoren zeigen, dass die Reduktion des Mindestalters für das begleitete Fahren bei den Führerausweisanwärterinnen und -anwärtern zu geringfügig mehr Lernfahrten mit Laienbegleitung geführt hat. In den ersten Monaten der Fahrausbildung waren zwar mehr Neulenkerinnen und -lenker in Unfälle verwickelt, allerdings legten sie grössere Distanzen zurück und das Unfallrisiko blieb stabil. In der Studie wird zudem ein umgekehrt U-förmiger Zusammenhang¹¹ zwischen dem Unfallrisiko nach Erteilung der Fahrerlaubnis und dem Umfang der Lernfahrten (d. h. Laienfahrten und Fahrten mit dem Fahrlehrer oder der Fahrlehrerin) festgestellt: Personen mit mittlerer Anzahl an Lernfahrten (ca. zwischen 11 und 25 Lernfahrten) wiesen ein höheres Unfallrisiko auf als solche mit wenig (bis ca. 10 Lernfahrten) oder sehr viel Lernfahrten (ab ca. 26 Lernfahrten). In der Studie wurde gefolgert, dass Neulenker mit wenig Lernfahrten besonders vorsichtig fahren und Neulenker mit viel Lernfahrten über ausreichende Kompetenzen verfügen. Personen mit mittlerer Anzahl an Lernfahrten könnten hingegen noch über zu wenig Erfahrung verfügen, um komplexe Verkehrssituationen sicher bewältigen zu können.

In **Belgien** können Jugendliche ab 17 Jahren die theoretische Führerprüfung ablegen. Nach bestandener Prüfung kann ein provisorischer Führerausweis beantragt werden, der entweder unbegleitetes Fahren nach 20 Fahrstunden, die bei einer anerkannten Fahrschule absolviert werden müssen, oder begleitetes Fahren mit bis zu zwei eingetragenen Begleitpersonen ermöglicht. Mit dem provisorischen Führerausweis darf an bestimmten Tagen zu bestimmten Zeiten¹² nicht gefahren werden. In einem Logbuch müssen die gefahrenen Kilometer erfasst werden. Die praktische Führerprüfung darf erst mit 18 Jahren und nach 1500 Kilometern an Lernfahrten absolviert werden. Die Begleitperson muss in Belgien registriert sein und seit mindestens acht Jahren über einen Führerausweis der Kategorie B verfügen. Darüber hinaus darf der Begleitperson der Führerausweis in den letzten drei Jahren nicht entzogen worden sein. Eine Evaluation zu den Auswirkungen der Regelung in Belgien ist nicht bekannt.

4 Evaluation der Neuregelung

4.1 Ziel und Zielgruppe

In Artikel 151*m* Absatz 1 VZV wird das UVEK beauftragt, die Neuregelung der Lernphase zu evaluieren. Mit vorliegendem Bericht wird dieser Auftrag erfüllt.

¹¹ Bei einem umgekehrt U-förmigen Zusammenhang steigt der Effekt zuerst an, erreicht dann ein Maximum und sinkt abschliessend wieder.

¹² Diese Zeiten sind von 22:00 – 6:00 Uhr am Wochenende und an Vorabenden zu Feiertagen.

Mit der Neuregelung der Lernphase sollte die Verkehrssicherheit verbessert werden, indem die Fahrerfahrung von jungen Neulenkenden durch mehr begleitete Fahrten während einer mindestens einjährigen Lernphase erhöht wird. Erwartet wurde insbesondere eine Verringerung der Unfälle. Die Evaluation zielt zum einen darauf ab, zu prüfen, ob sich dieser angestrebte positive Effekt der Neuregelung auf die Verkehrssicherheit empirisch nachweisen lässt. Zum anderen wurden weitere mögliche Auswirkungen der Neuregelung untersucht, namentlich auf das Verkehrsaufkommen, auf den Erfolg bei der praktischen Führerprüfung und auf die verfügbaren Administrativmassnahmen bei der Zielgruppe der Neuregelung.

Von der Neuregelung direkt betroffen sind 17- bis 19-jährige Anwärterinnen und Anwärter auf einen Führerausweis der Kategorie B. Wenn sie in diesem Alter einen Lernfahrausweis erwerben, müssen sie eine Lernphase von mindestens einem Jahr absolvieren. 17-Jährige sind zudem von der Herabsetzung des Mindestalters zum Führen von Personenwagen betroffen. 17- bis 19-Jährige, die einen Lernfahrausweis der Kategorie B erworben haben, bilden somit die Zielgruppe der Evaluation.

4.2 Vorgehen

Ende 2019 wurden die Arbeiten am Projekt «*Evaluation der Neuregelung der Lernphase im Rahmen der Fahrausbildung*» vom ASTRA lanciert. Zur Untersuchung der Auswirkungen der Neuregelung der Lernphase wurden – ausgehend vom Ziel der Evaluation – verschiedene Fragestellungen abgeleitet, die als Grundlage für die Beurteilung potenzieller Effekte der Neuregelung dienen.

Die Fragestellungen lauten wie folgt:

- **Verkehrssicherheit nach der praktischen Führerprüfung** (vgl. Kapitel 4.3.1): Führt die Lernphase von mindestens einem Jahr bei der Zielgruppe zu einer höheren Fahrerfahrung während der Lernphase und zu einem sichereren Fahrverhalten und einer geringeren Beteiligung in Gefahrenereignissen (heikle Situationen, Beinahe-Unfälle, Unfälle) nach der praktischen Führerprüfung?
- **Verkehrssicherheit während der Lernphase** (vgl. Kapitel 4.3.2): Hat die Neuregelung einen Einfluss auf die Beteiligung der Zielgruppe in Gefahrenereignissen (heikle Situationen, Beinahe-Unfälle, Unfälle) während der Lernphase?
- **Altersverteilung und Verkehrsvolumen** (vgl. Kapitel 4.3.3): Führt die Neuregelung der Lernphase zu wesentlichen Altersverschiebungen beim Start der Fahrausbildung und resultieren ein jüngeres Mindestalter und die Lernphase von mindestens einem Jahr folglich in mehr Verkehr?
- **Erfolg bei der praktischen Führerprüfung** (vgl. Kapitel 4.3.4): Weicht der Prüfungserfolg bei Führerausweisankwärterinnen und -anwärtern der Kategorie B (Personenwagen), die mit 17 Jahren den Lernfahrausweis erwerben, wesentlich von anderen Altersgruppen ab?
- **Anzahl von Administrativmassnahmen** (vgl. Kapitel 4.3.5): Zeigt die Neuregelung einen wesentlichen Einfluss auf die Anzahl von Administrativmassnahmen bei der Zielgruppe?

Für jede dieser Fragestellungen wurden ein oder mehrere Indikatoren gebildet, anhand derer die jeweilige Wirkung systematisch erfasst und gemessen wurde. Die Indikatoren wurden für die Jahre vor Inkrafttreten («Vorher») sowie für die Jahre nach Inkrafttreten («Nachher») der Neuregelung gemessen. Für den Zeitraum nach Inkrafttreten der Neuregelung wurden zudem die Übergangsregelung sowie mögliche Übergangseffekte berücksichtigt. Die Wirkungsbeurteilung erfolgte auf Basis eines Vorher-Nachher-Vergleichs unter Anwendung geeigneter statistischer Verfahren. Die Ergebnisse der Wirkungsbeurteilung werden im nachfolgenden Kapitel 4.3 präsentiert.

Bei der Interpretation der Ergebnisse der Evaluation in den nachfolgenden Kapiteln ist zu berücksichtigen, dass der Untersuchungszeitraum in die Zeit der COVID-19-Pandemie fällt und zudem weitere gesetzliche Anpassungen bei der Fahrausbildung (u. a. Verkürzung der obligatorischen Weiterausbildung von zwei Tagen auf einen Tag) sowie Verkehrssicherheitskampagnen während des Untersuchungszeitraums die Ergebnisse beeinflusst haben könnten.

Eine detaillierte Dokumentation zur Durchführung des Evaluationsprojekts, zu den verwendeten Indikatoren und Daten sowie zur Ableitung, Interpretation und den Grenzen der Interpretation der Ergebnisse findet sich in einem Technischen Bericht (ASTRA, 2026). Dieser richtet sich primär an ein statistisch interessiertes Fachpublikum.

4.3 Beurteilung der Auswirkungen der Neuregelung

4.3.1 Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit nach der praktischen Führerprüfung

Es wurde der Frage nachgegangen, ob die Lernphase von mindestens einem Jahr für 17- bis 19-jährige Neulenkende mit einer höheren Fahrerfahrung während deren Lernphase verbunden ist und folglich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nach der bestandenen praktischen Führerprüfung (durch sichereres Fahrverhalten und eine geringere Beteiligung in Gefahrenereignissen, d. h. heiklen Situationen, Beinahe-Unfällen und Unfällen) führt.

Datengrundlage für die Wirkungsbeurteilung waren die Antworten aus einer Onlinebefragung der Zielgruppe sowie die von der Polizei erfassten Strassenverkehrsunfall-Daten und die Führerausweisdaten des ASTRA. Die Antworten aus der Onlinebefragung beruhen auf Selbsteinschätzungen und spiegeln nicht zwangsläufig das tatsächliche Verhalten der Befragten wider. Die Antworten der Teilnehmenden können beispielsweise durch soziale Erwünschtheit beeinflusst sein, d. h. es wird das geantwortet, was als gesellschaftlich akzeptiert gilt. Auch wenn bei beiden Befragungszeitpunkten Effekte wie soziale Erwünschtheit denkbar sind, wird angenommen, dass diese in beiden Befragungswellen in vergleichbarem Ausmass auftraten und die Beurteilung der Wirkung der Neuregelung dadurch nicht beeinträchtigt wird. Strassenverkehrsunfall-Daten bieten bei der Beantwortung der Fragestellung eine zuverlässige und aussagekräftige Datenbasis. Die Daten aus der Onlinebefragung stellen eine zusätzliche wertvolle Informationsquelle dar.

Zur Beurteilung der **Fahrerfahrung während der Lernphase** wurden die begleiteten Fahrstunden während der Lernphase vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung gegenübergestellt sowie mit Hilfe eines statistischen Regressionsmodells¹³ beurteilt. Dabei wurde unterschieden zwischen mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin durchgeführten und privaten, durch Laienpersonen begleiteten Lernfahrten.

Zur Beurteilung der Wirkung der Neuregelung auf die **Verkehrssicherheit nach der praktischen Führerprüfung** wurden einerseits das Fahrverhalten der Zielgruppe und andererseits die Beteiligung der Zielgruppe in Gefahrenereignissen (heikle Situationen, Beinahe-Unfälle und Unfälle) vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung statistisch untersucht. Um das Fahrverhalten der Zielgruppe zu beurteilen, wurden aus den Antworten, welche die Zielgruppe im Rahmen der Onlinebefragung gegeben hat, Indizes zum Fahrstil und zum Gefahrenbewusstsein gebildet. Die Werte der Indizes vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung wurden einander gegenübergestellt sowie mit Hilfe eines statistischen Regressionsmodells beurteilt. Die Verkehrssicherheit wurde zudem über die Beteiligung der Zielgruppe in Gefahrenereignissen nach der bestandenen praktischen Führerprüfung beurteilt. Dies erfolgte in zweierlei Hinsicht: (1) Die Zielgruppe wurde vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung über ihre Beteiligung in

¹³ Für eine ausführliche Darstellung der verwendeten statistischen Verfahren bei diesem und den folgenden Fragestellungen wird auf den Technischen Bericht (ASTRA, 2026) verwiesen.

solchen Ereignissen¹⁴ rund ein halbes Jahr nach der praktischen Führerprüfung befragt. Diese Antworten aus der Onlinebefragung wurden hinsichtlich der Wirkung der Neuregelung auf die Beteiligung in mindestens einem Gefahrenereignis mit einem Regressionsmodell statistisch ausgewertet. (2) Für die Zielgruppe wurden zudem die polizeilich erfassten Strassenverkehrsunfall-Daten im ersten Jahr nach der praktischen Führerprüfung statistisch analysiert. Anhand der Führerausweisdaten wurde die Zielgruppe eingegrenzt, das Unfallgeschehen dieser Personen für die Jahre vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung verglichen sowie mit einem statistischen Test hinsichtlich signifikanter Unterschiede geprüft. Betrachtet wurden dabei Unfälle mit Personenschaden¹⁵, in denen Personen der Zielgruppe mit einem Personenwagen beteiligt waren oder den Unfall verursacht hatten. Um zu berücksichtigen, dass die Zielgruppe vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung allenfalls in unterschiedlicher Intensität am Strassenverkehr teilgenommen hat und dieser Effekt nicht fälschlicherweise der Neuregelung zugeschrieben wird, wurde das Unfallgeschehen mit einem Indikator für die Exposition (der Anzahl Personen, die ihren Lernfahrausweis im Alter zwischen 17 und 19 Jahren erworben haben) gewichtet¹⁶. Um allgemeine Trends im Unfallgeschehen – wie etwa ein verändertes Mobilitätsverhalten – nicht fälschlicherweise der Neuregelung zuzuschreiben, wurden die Ergebnisse der Zielgruppe mit denen einer Kontrollgruppe (20- bis 22-Jährige, die von der Neuregelung nicht betroffen sind) verglichen.

Die Beurteilung der Fahrerfahrung während der Lernphase zeigt, dass Fahrstunden mit einer Fahrlehrerin oder einem Fahrlehrer nach Inkrafttreten der Neuregelung zwar statistisch signifikant geringer sind als vor Inkrafttreten der Neuregelung, die Differenz der durchschnittlichen Fahrstunden mit einem Minus von 1.7 Stunden bzw. 8.0 Prozent aber gering ausfällt (durchschnittlich 19.5 Stunden nach Inkrafttreten der Neuregelung¹⁷; vgl. Abbildung 1).

Die privat begleiteten Fahrstunden haben seit Inkrafttreten der Neuregelung statistisch signifikant zugenommen (durchschnittlich 37.5 Stunden; vgl. Abbildung 2). Das sind ca. 10 privat begleitete Fahrstunden bzw. 36.9 Prozent mehr als vor Inkrafttreten der Neuregelung.

Wird bei der Veränderung der Fahrstunden auf weitere Einflussfaktoren (Geschlecht, Sprachregion, Beschäftigungssituation, Grund für die Notwendigkeit des Führerausweises, höchste abgeschlossene Ausbildung) kontrolliert, dann ergibt sich bei den mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin durchgeführten Fahrstunden eine Abnahme von 1.4 Fahrstunden bzw. 6.6 Prozent und bei den privat begleiteten Fahrstunden eine Zunahme von 10.3 Fahrstunden bzw. 37.5 Prozent. Aus diesem Ergebnis kann gefolgert werden, dass die Neuregelung insgesamt zu einer höheren Fahrerfahrung während der Lernphase führt.

Die Befragten absolvieren ihre Fahrstunden – unabhängig davon, ob mit einer Fahrlehrerin bzw. einem Fahrlehrer oder durch eine Privatperson begleitet – mehrheitlich regelmässig verteilt über die gesamte Lernphase. Der Anteil der Befragten, die eher gegen Ende ihrer Lernphase Fahrstunden absolvieren, hat seit Inkrafttreten der Neuregelung allerdings zugenommen.

¹⁴ Die Personen der Zielgruppe wurden nach ihrer Beteiligung in heiklen Situationen, Beinahe-Unfällen und Unfällen befragt. Nur wenige der Befragten waren in Unfälle involviert. Aus diesem Grund wurden die drei Gefahrenereignisse immer gemeinsam ausgewertet.

¹⁵ Im Unfall wurde mindestens eine Person leichtverletzt, schwerverletzt oder getötet. In der Unfallprävention von besonderem Interesse ist die Vermeidung von Unfällen mit schwerem Personenschaden (also Unfälle mit mindestens einer schwerverletzten oder getöteten Person). Aufgrund von zu kleinen Fallzahlen sind belastbare Analysen dieser Unfälle nicht möglich, weshalb auf diese Eingrenzung verzichtet werden musste.

¹⁶ Aufgrund der unterschiedlichen Gruppengrösse vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung sollten für einen Vergleich ausschliesslich expositionsbereinigte Unfallzahlen (und nicht die absoluten Unfallzahlen) verwendet werden. Als Mass für die Exposition dient idealerweise die Fahrerleistung, welche allerdings für diese Evaluation nicht zur Verfügung stand. Deshalb wurde die Anzahl Personen, die ihren Lernfahrausweis im Alter zwischen 17 und 19 Jahren (Zielgruppe) bzw. 20 und 22 Jahren (Kontrollgruppe) erworben haben, als Annäherung an die Exposition verwendet.

¹⁷ Die Reduktion erscheint bei Betrachtung des Mittelwerts mit 1.7 Fahrstunden gering. Dies ist auf wenige Personen mit sehr vielen Fahrstunden zurückzuführen. Bei Betrachtung des Medians wird deutlich, dass bei der Mehrheit der befragten Personen die Reduktion der Fahrstunden mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerinnen deutlicher ausfällt (Median sinkt von 20 auf 16 Stunden).

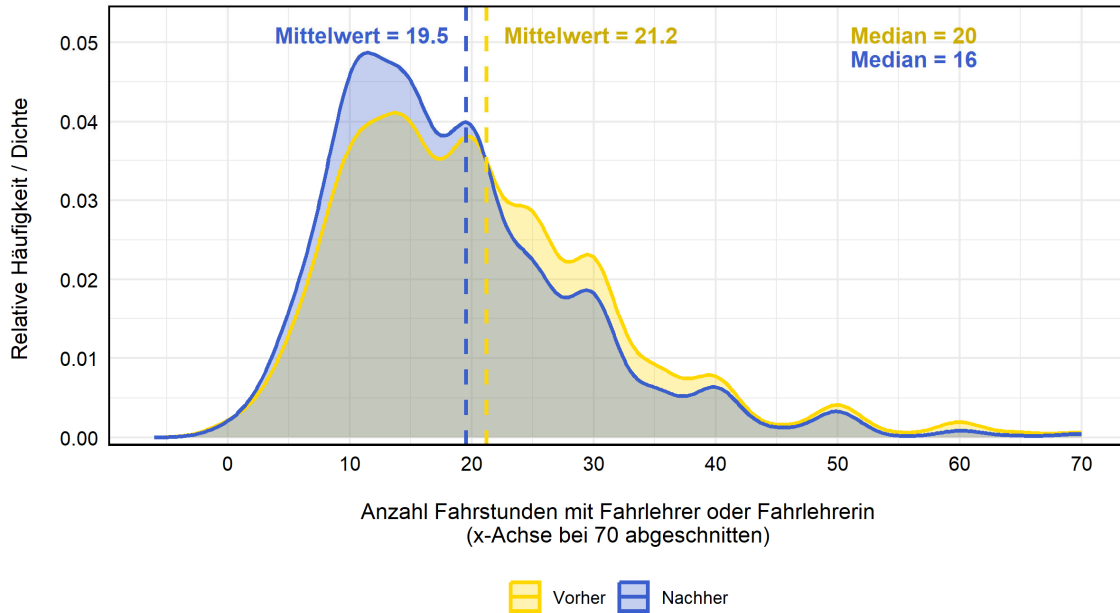


Abbildung 1: Verteilung der mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin absolvierten Fahrstunden (relative Häufigkeiten mit Mittelwert und Median¹⁸) vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung (Quelle: ASTRA, 2025)

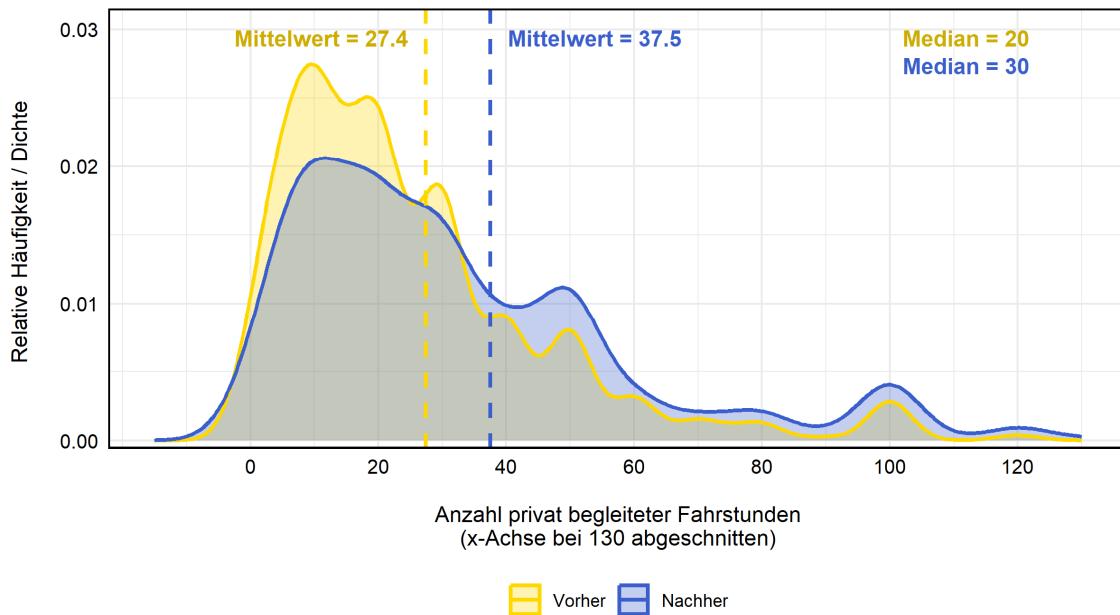


Abbildung 2: Verteilung der privat begleiteten Fahrstunden (relative Häufigkeiten mit Mittelwert und Median) vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung (Quelle: ASTRA, 2025)

¹⁸ Beim Median werden die Fahrstunden der Grösse nach geordnet; der Wert in der Mitte ist der Median. Im Gegensatz zum Mittelwert wird der Median weniger von sehr grossen und sehr kleinen Werten beeinflusst.

Aus der Beurteilung des **Fahrverhaltens nach der praktischen Führerprüfung** zeigt sich, dass bezogen auf den Fahrstil vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung statistisch kein Unterschied nachweisbar ist. Hier sind es andere Faktoren wie u. a. das Alter (weniger sicherer Fahrstil bei jüngeren Befragten), das Geschlecht (weniger sicherer Fahrstil bei männlichen Befragten) oder die Fahrhäufigkeit, die den Fahrstil signifikant beeinflussen. Nach Inkrafttreten der Neuregelung zeigt sich bei den Befragten ein leicht geringeres Gefahrenbewusstsein. Dieser Effekt ist signifikant, aber schwach. Weitere Einflussfaktoren auf das Gefahrenbewusstsein sind wiederum u. a. das Alter (tieferes Gefahrenbewusstsein bei jüngeren Befragten) und das Geschlecht (tieferes Gefahrenbewusstsein bei männlichen Befragten). Die Antworten aus der Onlinebefragung der Zielgruppe erlauben möglicherweise nur eine grobe Einschätzung des Fahrstils und des Gefahrenbewusstseins, denn dabei werden wichtige, aber nicht alle möglichen Einflussfaktoren erfasst. Soziale Erwünschtheit (d. h. es wird das geantwortet, was als gesellschaftlich akzeptiert gilt) könnte zum Beispiel das Antwortverhalten ebenfalls beeinflusst haben. Es wird allerdings angenommen, dass mögliche Verzerrungen zu beiden Befragungszeitpunkten gleich wirken und die Ergebnisse für die Beurteilung der Neuregelung dennoch gültig bleiben.

Der Anteil jener Befragten aus der **Onlinebefragung**, der nach der praktischen Führerprüfung in mindestens ein **Gefahrenereignis** (heikle Situationen, Beinahe-Unfälle, Unfälle) involviert war, bleibt sowohl vor als auch nach Inkrafttreten der Neuregelung mit rund 40 Prozent auf einem vergleichbaren Niveau; es ist statistisch kein Unterschied nachweisbar. Der Anteil jener Befragten, der in der Zeit nach der praktischen Führerprüfung ein Gefahrenereignis selbst verursacht hat, ist mit knapp 12 Prozent vor wie auch nach Inkrafttreten der Neuregelung ebenfalls auf ähnlichem Niveau. Auch hier lässt sich statistisch kein Unterschied nachweisen.

Die Ergebnisse aus der Analyse der **polizeilich erfassten Strassenverkehrsunfall-Daten** des ASTRA zeigen, dass bei den Personen der Zielgruppe die **Unfallrate** (Unfälle mit Personenschaden mit Beteiligung der Zielgruppe, gewichtet mit der Anzahl der Personen der Zielgruppe) im ersten Jahr nach bestandener praktischer Führerprüfung nach Inkrafttreten der Neuregelung signifikant tiefer ist (um rund 18 %; vgl. Abbildung 3, rechts) als vor Inkrafttreten der Neuregelung.

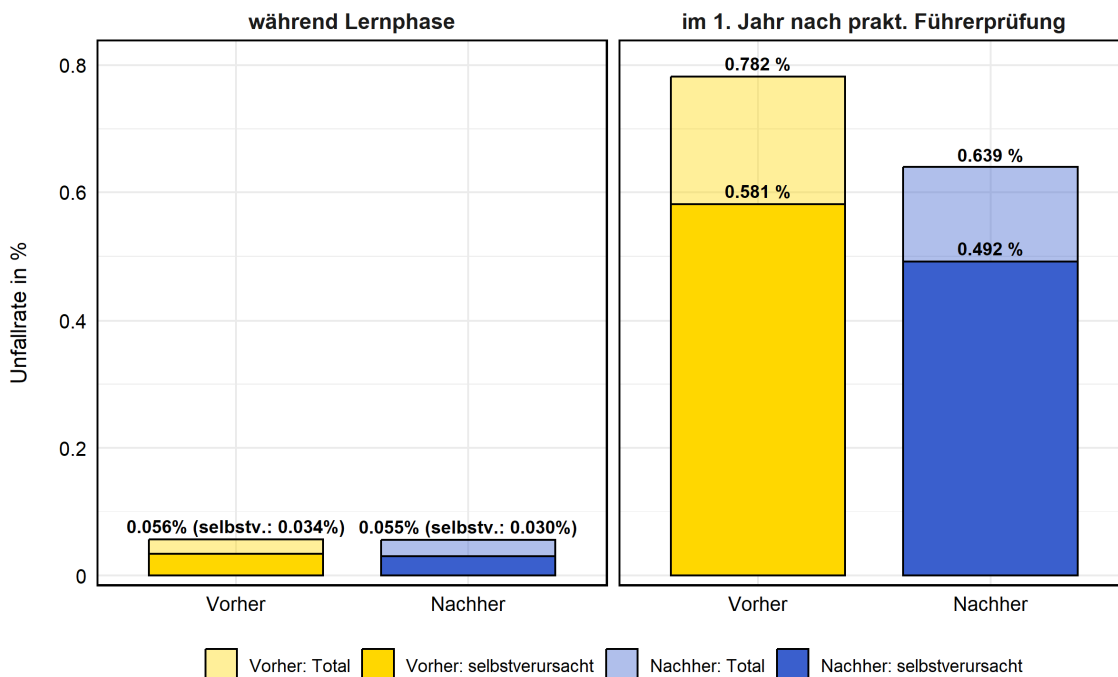


Abbildung 3: Unfallraten während der Lernphase (links) und im ersten Jahr nach bestandener praktischer Führerprüfung (rechts) im Total sowie für selbstverursachte Unfälle mit Personenschaden (selbstv.) vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung (Quelle: ASTRA, 2025)

Eine signifikant tiefere Unfallrate nach Inkrafttreten der Neuregelung zeigt sich auch bei den durch die Zielgruppe selbst verursachten Unfällen mit Personenschaden (um rund 15 %). Diese Ergebnisse aus der Analyse des Unfallgeschehens lassen somit auf einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit schliessen.

Bei der Kontrollgruppe zeigen sich im Gegensatz zur Zielgruppe keine signifikanten Unterschiede vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung. Das heisst, der Rückgang der Unfallrate der Zielgruppe ist nicht auf allgemeine Trends im Unfallgeschehen zurückzuführen.

4.3.2 Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit während der Lernphase

Bei dieser Fragestellung wurde untersucht, ob die Neuregelung die Beteiligung der Zielgruppe in Gefahrenereignissen – das heisst heikle Situationen, Beinahe-Unfälle und Unfälle – während der Lernphase beeinflusst.

Datengrundlage für die Wirkungsbeurteilung waren die Antworten aus einer Onlinebefragung der Zielgruppe sowie die von der Polizei erfassten Strassenverkehrsunfall-Daten und die Führerausweisdaten des ASTRA. Die Wirkungsbeurteilung erfolgt analog zum in Kapitel 4.3.1 beschriebenen Vorgehen zur Beteiligung in Gefahrenereignissen – mit dem Unterschied, dass dabei die Daten für die Zeit während der Lernphase ausgewertet wurden.

Der Anteil jener Befragten der Onlinebefragung, der während der Lernphase in mindestens ein Gefahrenereignis (heikle Situationen, Beinahe-Unfälle, Unfälle) involviert war, liegt bei knapp 37 vor bzw. 38 Prozent nach Inkrafttreten der Neuregelung und ist damit auf nahezu gleichem Niveau. Statistisch ist kein Unterschied nachweisbar. Der Anteil jener Befragten, der während der Lernphase ein Gefahrenereignis selbst verursacht hat, ist mit knapp 12 vor bzw. 11 Prozent nach Inkrafttreten der Neuregelung auf ähnlichem Niveau. Auch hier lässt sich statistisch kein Unterschied nachweisen.

Die Ergebnisse aus der Analyse der polizeilich erfassten Strassenverkehrsunfall-Daten des ASTRA führen zum gleichen Schluss. Die Unfallrate (betrachtete Unfälle mit Personenschaden mit Beteiligung der Zielgruppe, gewichtet mit der Anzahl der Personen der Zielgruppe) während der Lernphase blieb mit rund 0.06 Prozent vor wie auch nach Inkrafttreten der Neuregelung konstant auf gleichem Niveau, und es lässt sich statistisch kein Unterschied nachweisen (vgl. Abbildung 3, links). Die Unfallraten der von der Zielgruppe selbst verursachten Unfälle mit Personenschaden liegen jeweils bei rund 0.03 Prozent; auch hier lässt sich statistisch kein Unterschied feststellen. Diese Ergebnisse gelten gleichermaßen für die Unfallraten der Kontrollgruppe.

Bezogen auf die Beteiligung der Zielgruppe in Gefahrenereignissen während der Lernphase lässt sich somit weder ein positiver noch ein negativer Effekt der Neuregelung nachweisen.

4.3.3 Auswirkungen auf die Altersverteilung und das Verkehrsvolumen

Die Neuregelung wurde dahingehend beurteilt, ob es durch die Herabsetzung des Mindestalters zum Führen von Personenwagen auf 17 Jahre zu wesentlichen Altersverschiebungen beim Start der Fahrausbildung kommt und ob die Neuregelung insgesamt in einem höheren Verkehrsaufkommen resultiert. Die Neuregelung der Lernphase könnte einerseits durch die Herabsetzung des Mindestalters zum Führen von Personenwagen auf 17 Jahre (es wird früher gefahren) und andererseits durch eine Zunahme von begleiteten Lernfahrten aufgrund der Mindestlernfahrzeit von einem Jahr (die längere Lernphase wird für mehr Lernfahrten genutzt) zu einem höheren Verkehrsaufkommen führen.

Grundlage für die Wirkungsbeurteilung waren einerseits Führerausweisdaten (namentlich Lernfahrausweise) des ASTRA für die Jahre 2018 bis 2020 (vor Inkrafttreten der Neuregelung) und 2022 bis 2024

(nach Inkrafttreten der Neuregelung). Andererseits wurden für die Beurteilung die Antworten der Zielgruppe der Onlinebefragung herangezogen (vgl. dazu auch Kapitel 4.3.1). Zur Beurteilung allfälliger Altersverschiebungen beim Start der Fahrausbildung wurde die Anzahl Personen, die einen Lernfahrausweis erworben haben, vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung nach Alter verglichen. Zur Beurteilung eines allfällig höheren Verkehrsaufkommens durch die mindestens einjährige Lernphase erfolgte ein Vergleich der Anzahl der begleiteten Fahrstunden während der Lernphase vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Altersverteilung beim Erwerb des Lernfahrausweises mit der Herabsetzung des Mindestalters zum Führen von Personenwagen auf 17 Jahre weitgehend gleichbleibt, sich aber ziemlich genau um das eine Jahr nach vorne verschiebt (vgl. Abbildung 4). Führerausweisanwärterinnen und -anwärter beginnen ihre Fahrausbildung also früher. Die Herabsetzung des Mindestalters zum Führen von Personenwagen auf 17 Jahre führte somit zu einem höheren Verkehrsaufkommen.

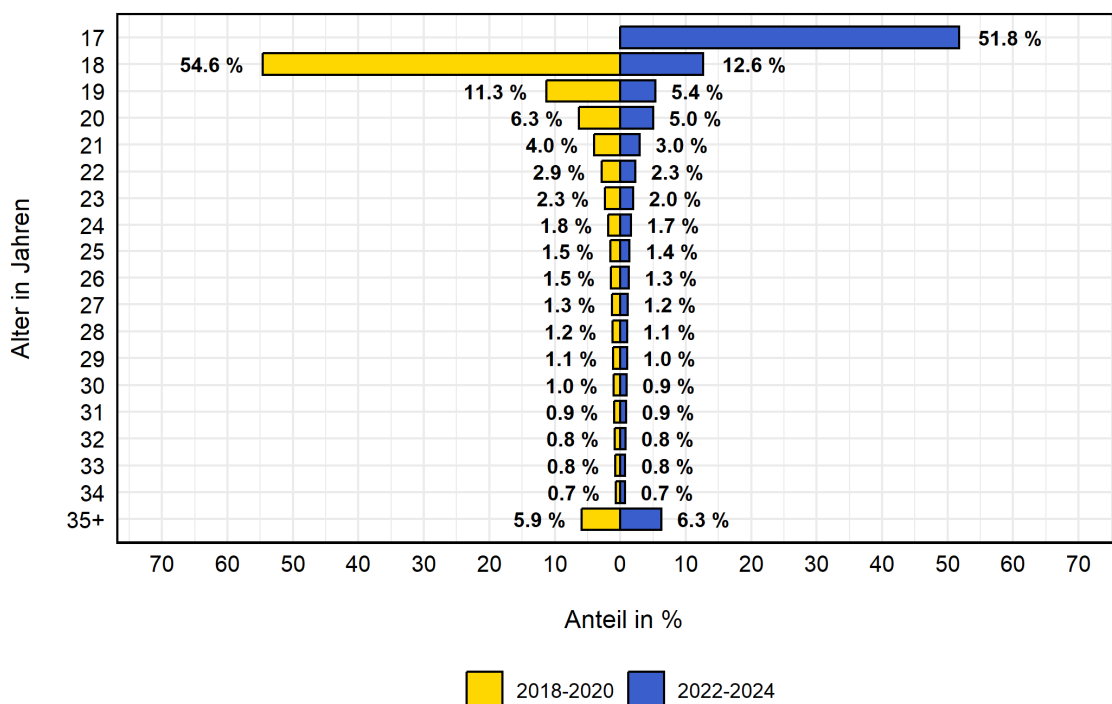


Abbildung 4: Altersverteilung beim Erwerb des Lernfahrausweises in Prozent für die Jahre 2018 bis 2020 (vor Inkrafttreten der Neuregelung) und für die Jahre 2022 bis 2024 (nach Inkrafttreten der Neuregelung); Alter ab 35 Jahren gruppiert (Quelle: ASTRA, 2025)

Die Befragten der Onlinebefragung wiesen nach Inkrafttreten der Neuregelung im Schnitt eine höhere Anzahl von Fahrstunden auf (durch einen deutlichen Anstieg der privat begleiteten Fahrstunden). Die längere Lernphase wird also für mehr Lernfahrten genutzt. Die Mehrheit der privat begleiteten Fahrstunden wurde ausschliesslich zum Üben des Autofahrens unternommen und hat zu Mehrverkehr geführt, da diese Fahrten sonst nicht stattgefunden hätten.

Mehrverkehr resultiert somit daraus, dass Führerausweisanwärterinnen und -anwärter früher fahren und in der Lernphase mehr Fahrstunden absolvieren. Im Vergleich zum Gesamtverkehrsaufkommen dürfte dieser zusätzliche Mehrverkehr aber marginal sein.¹⁹

¹⁹ Der Anteil der 17-Jährigen mit einem Lernfahrausweis an allen Inhaberinnen und Inhabern eines Ausweises der Kategorie B liegt bei nur rund 0.5 Prozent. Darüber hinaus dürften die zurückgelegten Strecken von 17-jährigen Lernfahrenden geringer sein als etwa von Personen höheren Alters mit einem definitiven Führerausweis der Kategorie B.

4.3.4 Auswirkungen auf den Erfolg bei der praktischen Führerprüfung

Die Neuregelung der Lernphase wurde dahingehend beurteilt, ob der Prüfungserfolg bei der praktischen Führerprüfung bei Führerausweisanwärterinnen und -anwärtern, die mit 17 Jahren den Lernfahrausweis erwerben, wesentlich von anderen Altersgruppen abweicht.

Grundlage für die Wirkungsbeurteilung waren zum einen Daten zum Erfolg bei der praktischen Führerprüfung, die bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern erhoben wurden, und zum anderen Daten des ASTRA zu den Lernfahrausweisen, jeweils für den Betrachtungszeitraum 2018 bis 2024. Die Wirkung der Neuregelung wurde bemessen am Bestehen des ersten Prüfungsversuchs bei der praktischen Führerprüfung nach Alter beim Erwerb des Lernfahrausweises und nach Dauer der Lernphase.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Erfolgsquote beim ersten Prüfungsversuch der praktischen Führerprüfung bei der Zielgruppe nach Inkrafttreten der Neuregelung mit knapp 68 Prozent leicht höher ist als vor Inkrafttreten der Neuregelung mit knapp 66 Prozent. Personen, die nach Inkrafttreten der Neuregelung den Lernfahrausweis im Alter von 17 Jahren erworben haben, waren bei der Prüfung überdurchschnittlich erfolgreich (Erfolgsquote = 76.8 %; vgl. Abbildung 5 für den Prüfungserfolg nach Alter). Die Erfolgsquote bei denjenigen, die den Lernfahrausweis mit 18 Jahren erworben haben, ist seit Inkrafttreten der Neuregelung tiefer (verglichen zu den 18-Jährigen vor Inkrafttreten der Neuregelung). Dies lässt sich jedoch durch eine Verschiebung hin zum Alter von 17 Jahren erklären.

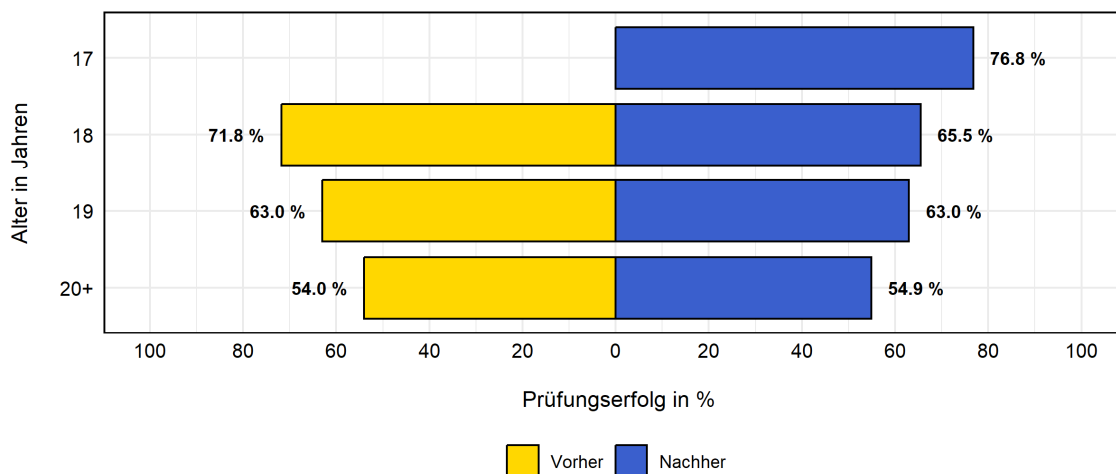


Abbildung 5: Prüfungserfolg bei der praktischen Führerprüfung nach Alter beim Erwerb des Lernfahrausweises vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung (Quelle: ASTRA, kantonale Strassenverkehrsämter, 2025)

Grundsätzlich zeigt sich, dass der Lernfahrausweis in einer deutlichen Mehrheit der Fälle mit dem jüngsten möglichen Alter erworben wird (d. h. vor Inkrafttreten der Neuregelung mit 18 Jahren und nach Inkrafttreten der Neuregelung mit 17 Jahren). Die Neuregelung hat mit der Herabsetzung des Mindestalters zum Führen von Personenwagen auf 17 Jahre dazu geführt, dass die Mehrheit der Führerausweisanwärterinnen und -anwärter den Lernfahrausweis früher erwirbt. Dieser frühere Erwerb des Lernfahrausweises geht mit einem höheren Prüfungserfolg einher. Erklärungsansätze könnten sein, dass jüngere Führerausweisanwärterinnen und -anwärter motivierter und ehrgeiziger sind, um in ihrer Mobilität möglichst frühzeitig selbstständig zu werden; allenfalls sind sie schon früh auf ein Auto angewiesen. Junge Führerausweisanwärterinnen und -anwärter dürften aufgrund der zeitlichen Nähe zu ihrer schulischen bzw. beruflichen Ausbildung lern- und prüfungsgeübter sein als ältere.

Vor Inkrafttreten der Neuregelung hat eine deutliche Mehrheit der Führerausweiswärter und -anwärterinnen so früh wie möglich (d. h. mit 18 Jahren) den Lernfahrausweis erworben und die Lernphase dauerte weniger als ein Jahr. Sie absolvierten die praktische Führerprüfung mehrheitlich erfolgreich beim ersten Prüfungsversuch. Von allen 18-Jährigen, die innerhalb eines Jahres erstmals zur praktischen Führerprüfung angetreten sind, haben rund 73 Prozent diese auch bestanden (vgl. Abbildung 6).

Seit Inkrafttreten der Neuregelung bilden nun jene Personen, die den Lernfahrausweis mit 17 Jahren erworben haben und eine mindestens einjährige Lernphase absolvieren müssen, die grösste und erfolgreichste Gruppe. Die Mehrheit dieser Personen absolviert die praktische Führerprüfung erfolgreich beim ersten Versuch innerhalb der ersten vier Monate nach Ablauf der Mindestlernphase von einem Jahr (Lernphase 12 bis 16 Monate). Von allen 17-Jährigen, die innerhalb von 16 Monaten erstmals zur praktischen Führerprüfung angetreten sind, haben rund 79 Prozent auch bestanden. Ihr Prüfungserfolg ist auch höher als jener der 18-Jährigen vor Inkrafttreten der Neuregelung.

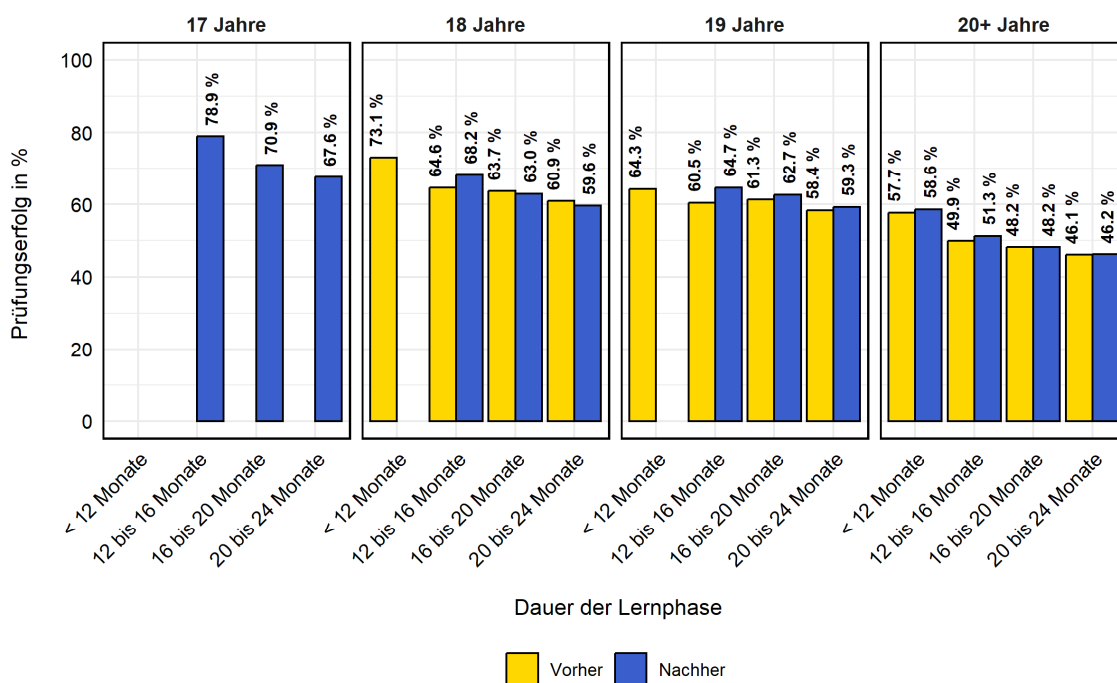


Abbildung 6: Prüfungserfolg bei der praktischen Führerprüfung nach Alter beim Erwerb des Lernfahrausweises und nach Dauer der Lernphase vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung (Quelle: ASTRA, kantonale Strassenverkehrsämter, 2025)

Mit zunehmender Dauer der Lernphase einerseits und mit zunehmendem Alter andererseits nimmt der Prüfungserfolg tendenziell ab. Diese Beobachtung zeigt sich vor wie auch nach Inkrafttreten der Neuregelung der Lernphase.

4.3.5 Auswirkungen auf die Anzahl von Administrativmassnahmen

Bei dieser Fragestellung wurde die Neuregelung hinsichtlich des Einflusses auf die Anzahl ausgewählter Administrativmassnahmen – Verwarnungen und Ausweisentzüge²⁰ – bei der Zielgruppe der Neuregelung beurteilt. Betrachtet wurde jener Anteil der Zielgruppe, der während der Lernphase oder im ersten Jahr nach bestandener praktischer Führerprüfung eine Verwarnung oder einen Ausweisentzug erhalten hat. Verwarnungen und Ausweisentzüge wurden im Total betrachtet sowie eingeschränkt auf jene, die aufgrund von Fahrfehlern²¹ verfügt wurden.

Grundlage für die Wirkungsbeurteilung waren Führerausweis- und Administrativmassnahmen-Daten des ASTRA von Personen der Zielgruppe, die ihren Lernfahrausweis in den Jahren 2019 bis 2022 erworben haben. Dabei wurden Verwarnungen und Entzüge des Lernfahrausweises oder des Führerausweises auf Probe in den Jahren 2019 bis 2022 (Zielgruppe vor Inkrafttreten der Neuregelung) und 2021 bis 2024 (Zielgruppe nach Inkrafttreten der Neuregelung) betrachtet. Die Administrativmassnahmen der Zielgruppe vor Inkrafttreten wurden denjenigen der Zielgruppe nach Inkrafttreten der Neuregelung gegenübergestellt und die Differenz anhand eines statistischen Signifikanztests beurteilt. Um zu berücksichtigen, dass über die Jahre eine unterschiedliche Anzahl von Personen einen Lernfahrausweis oder Führerausweis auf Probe erworben hat, wurden die Zahlen zu den Administrativmassnahmen den Zahlen der Inhaberinnen und Inhaber von Lernfahrausweisen bzw. Führerausweisen auf Probe der Zielgruppe (Exposition) gegenübergestellt.²² Um allgemeine Trends bei den Administrativmassnahmen – wie etwa Veränderungen in der Kontrolldichte – nicht fälschlicherweise der Neuregelung zuzuschreiben, wurden die Ergebnisse der Zielgruppe mit denen einer Kontrollgruppe (20- bis 22-Jährige, die von der Neuregelung nicht betroffen sind) verglichen.

Die Ergebnisse zeigen, dass seit Inkrafttreten der Neuregelung Zunahmen beim Anteil der Zielgruppe mit einer Massnahme während der Lernphase zu beobachten sind (vgl. Abbildung 7 und Abbildung 8, jeweils links). Diese Zunahmen sind statistisch signifikant bei Entzügen (+ 39 %) und wenn die Massnahmen aufgrund von Fahrfehlern verfügt wurden (Verdoppelung bei Verwarnungen, aber mit sehr kleinen Zahlen, die Zufallsschwankungen unterliegen dürften; + 59 % bei Entzügen).

Der Anteil Personen in der Zielgruppe, der eine Administrativmassnahme im ersten Jahr nach der bestandenen praktischen Führerprüfung erhalten hat, ist seit Inkrafttreten der Neuregelung hingegen zurückgegangen (vgl. Abbildung 7 und Abbildung 8, jeweils rechts). Der Rückgang ist statistisch signifikant für Verwarnungen und Entzüge, sowohl im Total (- 27 % bzw. - 22 %) als auch wenn auf Fahrfehler als Grund für die Massnahme eingegrenzt wird (- 25 % bzw. - 21 %). Bei der Kontrollgruppe konnte ein statistisch signifikanter Rückgang zwar bei den Verwarnungen, nicht aber bei den Entzügen beobachtet werden.²³ Das heisst, die Zielgruppe erhält nach Inkrafttreten der Neuregelung seltener einen Entzug im ersten Jahr nach der praktischen Führerprüfung.

²⁰ Eine Verwarnung ist eine Massnahme infolge einer leichten Widerhandlung, wenn in den vorangegangenen zwei Jahren keine Administrativmassnahme verfügt wurde. Bei (mittel-)schweren oder wiederholten leichten Widerhandlungen kommt es zu einem Entzug. Bei einem Entzug dürfen für die Dauer der Massnahme Fahrzeuge der entzogenen Kategorien nicht gefahren werden.

²¹ Bei «Fahrfehler» werden folgende Gründe für eine Massnahme berücksichtigt: Unaufmerksamkeit, Missachten des Vortritts, Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften, Nichtbeachten von Signalen, unzulässiges Überholen, ungenügender Abstand und andere, nicht näher spezifizierte Fahrfehler.

²² Als Mass für die Exposition dient idealerweise die Fahrleistung, welche allerdings für diese Evaluation nicht zur Verfügung stand. Deshalb wurde die Anzahl Personen, die ihren Lernfahrausweis im Alter zwischen 17 und 19 Jahren (Zielgruppe) bzw. 20 und 22 Jahren (Kontrollgruppe) erworben haben, als Annäherung an die Exposition verwendet.

²³ Da ein Rückgang bei den Verwarnungen sowohl bei der Ziel- als auch der Kontrollgruppe beobachtbar ist und in etwa die gleiche Grössenordnung aufweist, kann dieser Effekt nicht der Neuregelung zugeschrieben werden.

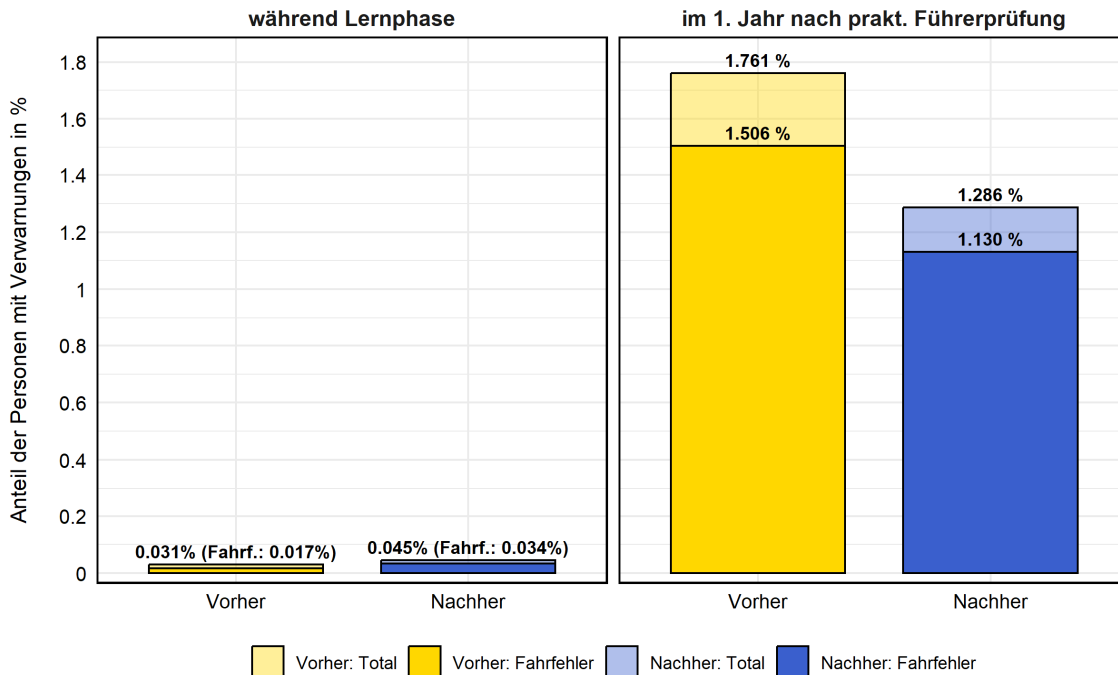


Abbildung 7: Anteil der Personen mit Verwarnungen während der Lernphase (links) und im ersten Jahr nach bestandener praktischer Führerprüfung (rechts) im Total und aufgrund von Fahrfehlern (Fahrf.) vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung (Quelle: ASTRA, 2025)

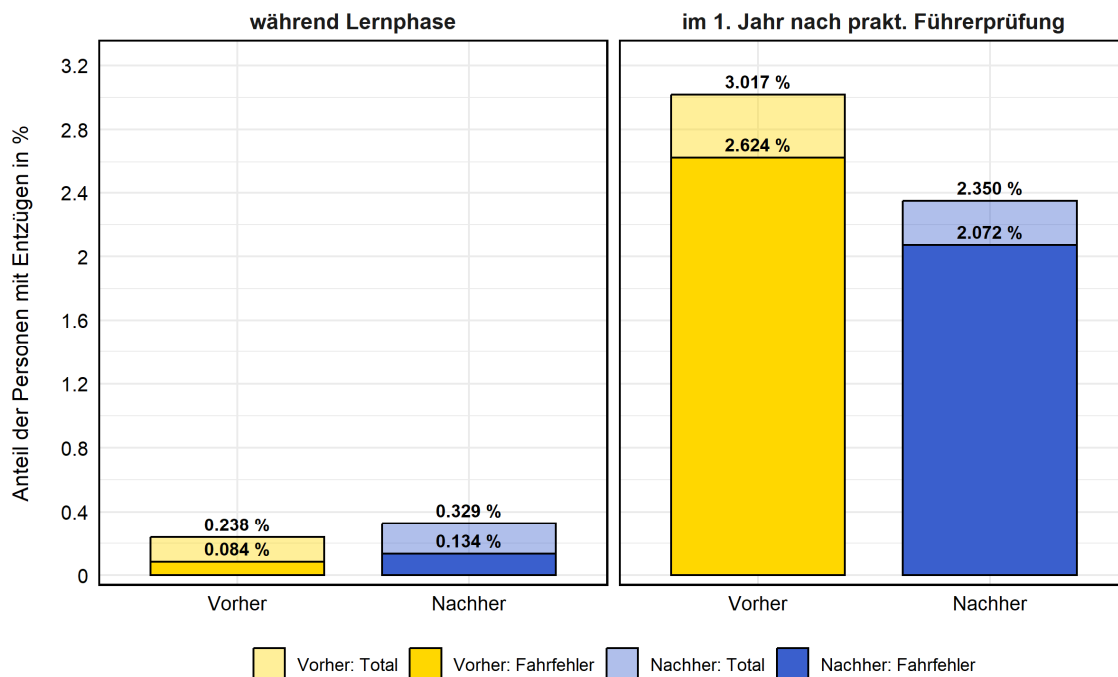


Abbildung 8: Anteil der Personen mit Entzügen während der Lernphase (links) und im ersten Jahr nach bestandener praktischer Führerprüfung (rechts) im Total und aufgrund von Fahrfehlern (Fahrf.) vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung (Quelle: ASTRA, 2025)

5 Fazit

Die Evaluation zeigt, dass die Neuregelung bei der Zielgruppe zu einer höheren Fahrerfahrung während der Lernphase führt. Mit einer Fahrlehrerin oder einem Fahrlehrer werden nach Inkrafttreten der Neuregelung zwar etwas weniger Fahrstunden absolviert, die privat durch Laienpersonen begleiteten Fahrstunden haben jedoch deutlich zugenommen. Beide Effekte sind statistisch signifikant. Fahrstunden werden mehrheitlich regelmässig verteilt über die Lernphase absolviert; der Anteil jener Personen, welche die Fahrstunden eher gegen Ende der Lernphase absolvieren, hat zugenommen.

Eine Verbesserung des Fahrverhaltens nach der Fahrausbildung durch die Neuregelung lässt sich mit den Daten aus der Onlinebefragung statistisch nicht nachweisen. Bezogen auf den Fahrstil der Zielgruppe lässt sich kein Unterschied vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung beobachten. Nach Inkrafttreten der Neuregelung zeigt sich bei der Zielgruppe ein leicht tieferes Gefahrenbewusstsein; dieser Effekt ist statistisch signifikant, aber schwach.

Bezogen auf die Beteiligung in mindestens einem Gefahrenereignis (heikle Situationen, Beinahe-Unfälle, Unfälle) lässt sich mit den Daten aus der Onlinebefragung kein aus der Neuregelung resultierender Effekt beobachten – weder während der Lernphase noch nach Abschluss der Fahrausbildung.

Während der Lernphase kann kein signifikanter Einfluss der Neuregelung auf die Unfallrate (polizeilich erfasste Unfälle mit Personenschaden mit Beteiligung der Zielgruppe, gewichtet mit der Anzahl der Personen der Zielgruppe) nachgewiesen werden. Wird für die Beurteilung des Unfallgeschehens das erste Jahr nach Abschluss der Fahrausbildung betrachtet, dann wird nach Inkrafttreten der Neuregelung eine signifikante Abnahme bei der Unfallrate beobachtet (um 18 % bei den Unfällen mit Personenschaden insgesamt bzw. 15 % bei denen, die von der Zielgruppe selbst verursacht wurden). Die Verkehrssicherheit hat sich somit mit hoher Wahrscheinlichkeit verbessert.

Die Möglichkeit, die Fahrausbildung bereits nach vollendetem 17. Lebensjahr starten zu können, wird genutzt. Vor Inkrafttreten der Neuregelung hat die überwiegende Mehrheit der Führerausweisankwärterinnen und -anwärter die Fahrausbildung mit 18 Jahren begonnen; nach Inkrafttreten der Neuregelung beginnt die Mehrheit mit 17 Jahren (Altersverschiebungen beim Start der Fahrausbildung um ca. ein Jahr). Es wird früher gefahren, was zu Mehrverkehr führt. Während der Lernphase werden ausserdem aufgrund der Neuregelung deutlich mehr privat begleitete Fahrstunden absolviert. Die Mehrheit der privat begleiteten Fahrstunden wurde ausschliesslich zum Üben des Autofahrens unternommen und hat ebenfalls zu Mehrverkehr geführt, da diese Fahrten sonst nicht stattgefunden hätten. Sowohl die Herabsetzung des Mindestalters auf 17 Jahre zum Führen von Personenkraftwagen als auch die mindestens einjährige Lernphase führen somit zu Mehrverkehr. Im Vergleich zum Gesamtverkehrsaufkommen dürfte diese Erhöhung allerdings gering ausfallen.

Personen, die ihren Lernfahrausweis früh erworben haben, weisen tendenziell einen höheren Prüfungserfolg bei der praktischen Führerprüfung auf; dieser Effekt zeigt sich vor wie auch nach Inkrafttreten der Neuregelung. Personen, die ihren Lernfahrausweis nach Inkrafttreten der Neuregelung mit 17 Jahren erworben haben, waren sodann bei der praktischen Führerprüfung überdurchschnittlich erfolgreich. Zudem lässt sich beobachten, dass mit zunehmender Dauer der Lernphase (vom Erwerb des Lernfahrausweises bis zur praktischen Führerprüfung) der Prüfungserfolg tendenziell abnimmt; d. h. Personen, die nach vergleichsweise kurzer Lernphase zur praktischen Führerprüfung antreten, bestehen diese eher als Personen mit einer längeren Lernphase (der Lernfahrausweis ist 24 Monate gültig). Dieser Effekt zeigt sich vor wie auch nach Inkrafttreten der Neuregelung.

Betreffend die Administrativmassnahmen zeigt sich seit Inkrafttreten der Neuregelung eine Zunahme beim Anteil jener Personen der Zielgruppe, die einen Ausweisentzug während der Lernphase erhalten haben. Diese Zunahme ist statistisch signifikant. Seit Inkrafttreten der Neuregelung ist beim Anteil der Personen der Zielgruppe mit einem Führerausweis auf Probe, die im ersten Jahr nach der praktischen

Führerprüfung einen Ausweisenzug erhalten haben, eine signifikante Abnahme zu beobachten. Diese Effekte zeigen sich sowohl beim Total als auch bei Ausweisenzügen aufgrund von Fahrfehlern.

6 Verwendete Literatur

ASTRA (2026): Evaluation der Neuregelung der Lernphase im Rahmen der Fahrausbildung, Technischer Bericht, Bern.

Gregersen Nils Petter und Anders Nyberg (2000): Novice drivers crash risk before and after the age limit for driver training in Norway was lowered from 17 to 16 years, In: BASIC driver training: new models, S.125.

Gregersen Nils Petter und Anders Nyberg (2003): Evaluation of the 16-year age limit for driver training in Sweden, in: BASIC driver training: new models, S.120.

Goualc'h Gérard (2008): Statistiques sur l'AAC: impact de l'apprentissage anticipé de la conduite sur la sinistralité des jeunes conducteurs.

Schade Franz-Dieter und Hans-Jürgen Heinzmann (2011): Sicherheitswirksamkeit des Begleiteten Fahrens ab 17, Summative Evaluation, BAST-Heft M 218, ISBN 978-3-86918-153-0.

Winkelbauer Martin, Michael Smuc, Rainer Christ und Kurt Vavryn (2003): Vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B - Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, Kuratorium für Schutz und Sicherheit, Wien.