



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

## Technischer Bericht

---

Dokumentnummer: ASTRA-D-6AFE3401/605



ASTRA-D-6AFE3401/605

**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 Ver-  
kehrsteilnehmende, 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:**

- 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

## Zusammenfassung

Seit 1. Januar 2021 müssen Personen, die den Lernfahrausweis für Personenwagen vor ihrem 20. Geburtstag erwerben, eine begleitete Lernphase von mindestens 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 mindestens 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 in der Folge die Verkehrssicherheit nach der bestandenen praktischen Führerprüfung verbessert wird (durch ein sichereres Fahrverhalten und eine geringere Beteiligung in Gefahrenereignissen, d. h. heiklen Situationen, Beinahe-Unfällen und Unfällen).

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 VZV<sup>1</sup>). 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 im vorliegenden Technischen Bericht dokumentiert. Zur Bestätigung der Unabhängigkeit der Evaluation und zur Qualitätssicherung bei der Methodik, Erarbeitung der Ergebnisse und der Ableitung der Interpretation wurde dieser durch wissenschaftliche Experten begutachtet (Peer Reviews).

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

---

<sup>1</sup> SR 741.51

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 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.

Bei der Interpretation der Ergebnisse der Evaluation ist zu berücksichtigen, dass aufgrund des Evaluationsdesigns nicht eindeutig bestimmt werden kann, ob eine Kausalität zwischen den beobachteten Effekten und der Neuregelung besteht. So fällt der Untersuchungszeitraum in die Zeit der COVID-19-Pandemie und der Einfluss der Neuregelung kann nicht vom Einfluss weiterer gesetzlicher Anpassungen bei der Fahrausbildung (u. a. Verkürzung der obligatorischen Weiterausbildung von zwei Tagen auf einen Tag, unbefristete Gültigkeit von Ausbildungen und Prüfungen) sowie von möglichen Effekten von Verkehrssicherheitskampagnen isoliert werden.

## Résumé

Depuis le 1<sup>er</sup> 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 d'au moins 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'au moins un an vise à améliorer la sécurité routière en permettant aux jeunes conducteurs novices d'acquérir une plus grande expérience de la conduite. On est en effet parti du principe que le nombre d'heures de conduite accompagnée effectuées durant la phase d'apprentissage augmenterait et qu'il en résulterait une amélioration de la sécurité routière après la réussite de l'examen pratique (grâce à un comportement de conduite plus sûr et à une diminution de l'implication dans des événements dangereux, tels que des situations critiques, des quasi-accidents ou des accidents).

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<sup>m</sup> de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière [OAC]<sup>2</sup>). 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) et consignée dans le présent rapport technique. Afin de garantir l'indépendance de l'évaluation et d'assurer la qualité de la méthodologie, de l'élaboration des résultats et de l'interprétation qui en découle, ce rapport a été examiné par des experts scientifiques (évaluation par des pairs).

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

---

<sup>2</sup> RS 741.51

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 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.

Aux fins de l'interprétation des résultats de l'évaluation, il faut prendre en considération le fait qu'en raison de la conception de l'évaluation, il n'est pas possible d'établir avec certitude qu'il existe un lien de causalité entre les effets observés et la nouvelle réglementation. En effet, la période examinée a coïncidé en partie avec la pandémie de COVID-19. En outre, l'influence spécifique de la nouvelle réglementation ne peut pas être isolée de celle d'autres modifications du droit régissant la formation à la conduite (notamment réduction de la durée de la formation complémentaire obligatoire de deux jours à un jour et validité illimitée des formations et des examens), ni des possibles effets des campagnes de sécurité routière.

## 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 almeno 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 della fase di apprendimento di almeno un anno è quello di migliorare la sicurezza stradale attraverso una maggiore esperienza di guida dei giovani conducenti. Si presume infatti che durante tale periodo vengano effettuate più esercitazioni accompagnate, migliorando così la sicurezza stradale dopo l'esame pratico di guida (comportamento al volante più sicuro e minore coinvolgimento in eventi di rischio, ossia situazioni critiche, quasi incidenti e incidenti).

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<sup>m</sup> dell'ordinanza del 27 ottobre 1976<sup>3</sup> 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 documentata nel presente Rapporto tecnico. Per confermarne l'indipendenza e garantire la qualità della metodologia, dei risultati ottenuti e delle interpretazioni, il rapporto è stato sottoposto a revisione da parte di esperti scientifici (peer review).

Di seguito, vengono riportati i principali risultati della valutazione:

- 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.

---

<sup>3</sup> RS 741.51

- 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.

Nell'interpretazione dei risultati della valutazione occorre tenere presente che, in ragione dell'impostazione dello studio, non è possibile stabilire in modo univoco l'esistenza di una relazione causale tra la nuova regolamentazione e gli effetti osservati. Il periodo di indagine coincide infatti con la pandemia COVID-19 e l'influsso della nuova normativa non può essere isolato da quello di altri adeguamenti giuridici nell'ambito della formazione alla guida (tra cui riduzione della formazione complementare obbligatoria da due a una giornata, validità illimitata di formazioni ed esami), né da eventuali effetti di campagne di sicurezza stradale.

## Summary

Since 1 January 2021, people who obtain a learner's licence for passenger cars before their 20th birthday must complete an accompanied learning phase of at least twelve months 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. It is assumed that more supervised driving lessons will be undertaken during the learning phase, resulting in improved road safety after the practical driving test (due to safer driving behaviour and reduced involvement in hazardous incidents, such as delicate situations, near-misses and accidents).

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 RTAO<sup>4</sup>). 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 documented in this technical report. To confirm independence and ensure the quality of the methodology, compilation of results and interpretation, this report was reviewed by scientific experts (peer reviews).

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.

---

<sup>4</sup> SR 741.51

- 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.
- 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.

When interpreting the results of the evaluation, it is important to bear in mind that the evaluation design prevents a clear causal link being established between the observed effects and the new rules. The study period coincided with the COVID-19 pandemic; in addition the impact of the new rules cannot be isolated from the impact of other legal changes in driver training (including the reduction of compulsory further training from two days to one day and the unlimited validity of training courses and tests) or the possible effects of road-safety campaigns.

## Inhaltsverzeichnis

<b>TEIL I: HINTERGRÜNDE, ZIELE UND ALLGEMEINES VORGEHEN .....</b>	<b>17</b>
<b>1 Ausgangslage .....</b>	<b>17</b>
<b>2 Neuregelung der Lernphase im Rahmen der Fahrausbildung und Ziel der Neuregelung....</b>	<b>17</b>
<b>3 Evaluation der Neuregelung .....</b>	<b>18</b>
3.1 Ziel der Evaluation .....	18
3.2 Zielgruppe der Evaluation .....	19
3.3 Durchführung der Evaluation .....	19
3.4 Fragestellungen und Indikatoren .....	20
3.4.1 Fragestellung 1: Fahrerfahrung, Fahrverhalten, Gefahrenereignisse und Unfallrate nach der praktischen Führerprüfung .....	20
3.4.2 Fragestellung 2: Gefahrenereignisse und Unfallrate während der Lernphase .....	21
3.4.3 Fragestellung 3: Altersverteilung und Verkehrsvolumen .....	21
3.4.4 Fragestellung 4: Prüfungserfolg .....	22
3.4.5 Fragestellung 5: Administrativmassnahmen .....	22
3.5 Datenquellen .....	22
3.5.1 Informationssystem Strassenverkehrsunfälle .....	22
3.5.2 IVZ-Personen .....	23
3.5.3 IVZ-Massnahmen .....	23
3.5.4 Erhebung bei StVA .....	23
3.5.5 Onlinebefragung bei der Zielgruppe .....	23
<b>TEIL II: BEURTEILUNG DER FRAGESTELLUNGEN ANHAND DER EINZELNEN INDIKATOREN .....</b>	<b>25</b>
<b>4 Fahrerfahrung, Fahrverhalten, Gefahrenereignisse und Unfallrate nach der praktischen Führerprüfung .....</b>	<b>25</b>
4.1 Indikator 1.1: Fahrerfahrung während der Lernphase .....	25
4.1.1 Daten und Definitionen .....	25
4.1.2 Vorgehen bei der Wirkungsbeurteilung .....	26
4.1.3 Ergebnisse .....	26
4.2 Indikator 1.2: Fahrverhalten nach der praktischen Führerprüfung .....	31
4.2.1 Daten und Definitionen .....	31
4.2.2 Vorgehen bei der Wirkungsbeurteilung .....	31
4.2.3 Ergebnisse .....	32
4.3 Indikator 1.3: Beteiligung in Gefahrenereignissen nach der praktischen Führerprüfung .....	34
4.3.1 Daten und Definitionen .....	34
4.3.2 Vorgehen bei der Wirkungsbeurteilung .....	35
4.3.3 Ergebnisse .....	36
4.4 Indikator 1.4: Unfallrate nach der praktischen Führerprüfung .....	37
4.4.1 Daten und Definitionen .....	37
4.4.2 Vorgehen bei der Wirkungsbeurteilung .....	39
4.4.3 Ergebnisse .....	40
4.5 Beurteilung der Effekte der Neuregelung auf Fahrerfahrung, Fahrverhalten, Beteiligung in Gefahrenereignissen und Unfallrate nach der praktischen Führerprüfung (Indikatoren 1.1 bis 1.4) .....	41

<b>5</b>	<b>Gefahrenereignisse und Unfallrate während der Lernphase</b>	<b>42</b>
5.1	Indikator 2.1: Beteiligung in Gefahrenereignissen während der Lernphase	42
5.1.1	Daten und Definitionen	42
5.1.2	Vorgehen bei der Wirkungsbeurteilung	43
5.1.3	Ergebnisse	43
5.2	Indikator 2.2: Unfallrate während der Lernphase	45
5.2.1	Daten und Definitionen	45
5.2.2	Vorgehen bei der Wirkungsbeurteilung	46
5.2.3	Ergebnisse	46
5.3	Beurteilung der Effekte der Neuregelung auf die Beteiligung in Gefahrenereignissen und auf die Unfallrate während der Lernphase (Indikatoren 2.1 und 2.2)	47
<b>6</b>	<b>Altersverteilung und Verkehrsvolumen</b>	<b>48</b>
6.1	Indikator 3.1: Anzahl junge Erwachsene nach Alter beim Start der Lernphase	48
6.1.1	Daten und Definitionen	48
6.1.2	Vorgehen bei der Wirkungsbeurteilung	48
6.1.3	Ergebnisse	48
6.2	Indikator 3.2: Anzahl Stunden nach Alter bei begleiteten Fahrten während der Lernphase	50
6.2.1	Daten und Definitionen	50
6.2.2	Vorgehen bei der Wirkungsbeurteilung	50
6.2.3	Ergebnisse	50
6.3	Indikator 3.3: Anteil Fahrten, die während der Lernphase zum Üben zusätzlich gefahren werden	52
6.3.1	Daten und Definitionen	52
6.3.2	Vorgehen bei der Wirkungsbeurteilung	53
6.3.3	Ergebnisse	53
6.4	Beurteilung der Effekte der Neuregelung auf Altersverteilung und Verkehrsvolumen (Indikatoren 3.1 bis 3.3)	54
<b>7</b>	<b>Prüfungserfolg</b>	<b>54</b>
7.1	Indikator 4.1: Ergebnis des ersten Prüfungsversuchs bei der praktischen Führerprüfung nach Alter beim Erwerb des LFA	54
7.1.1	Daten und Definitionen	54
7.1.2	Vorgehen bei der Wirkungsbeurteilung	56
7.1.3	Ergebnisse	57
7.2	Beurteilung der Effekte der Neuregelung auf den Prüfungserfolg (Indikator 4.1)	60
<b>8</b>	<b>Administrativmassnahmen</b>	<b>61</b>
8.1	Indikator 5.1: Anzahl Verwarnungen sowie Entzüge und deren Gründe	61
8.1.1	Daten und Definitionen	61
8.1.2	Vorgehen bei der Wirkungsbeurteilung	63
8.1.3	Ergebnisse	63
8.2	Beurteilung der Effekte der Neuregelung auf die Administrativmassnahmen (Indikator 5.1)	65
	<b>TEIL III: FAZIT</b>	<b>66</b>
<b>9</b>	<b>Fazit</b>	<b>66</b>
	<b>ANHANG</b>	<b>68</b>
	Anhang A Fragebogen der Onlinebefragung bei der Zielgruppe	68

Anhang B	Design und Rücklauf der Onlinebefragung bei der Zielgruppe.....	77
Anhang C	Deskriptive Statistik zu den Modellvariablen.....	79
Anhang D	Anschreiben zu Händen der StVA für die Erhebung des Prüfungserfolgs .....	80
Anhang E	Mengengerüst der Daten zum Prüfungserfolg .....	81
Anhang F	Sensitivitätsanalysen zur Auswertung zum Prüfungserfolg .....	83

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Box-Plot der Anzahl von Fahrstunden, die während der Lernphase mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin absolviert wurden, nach Befragungswelle «Vorher» und «Nachher» (Quelle: ASTRA, 2025) .....	27
Abbildung 2:	Dichte-Plot der Wurzel-transformierten Anzahl von Fahrstunden, die während der Lernphase mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin absolviert wurden, nach Befragungswelle «Vorher» und «Nachher» (Quelle: ASTRA, 2025) .....	28
Abbildung 3:	Box-Plot der Anzahl privat begleiteter Fahrstunden, die während der Lernphase absolviert wurden, nach Befragungswelle «Vorher» und «Nachher» (Quelle: ASTRA, 2025).....	29
Abbildung 4:	Dichte-Plot der Wurzel-transformierten Anzahl privat begleiteter Fahrstunden, die während der Lernphase absolviert wurden, nach Befragungswelle «Vorher» und «Nachher» (Quelle: ASTRA, 2025) .....	30
Abbildung 5:	Inhaberinnen und Inhaber eines LFA nach LFA-Alter (bis 24 Jahre) für die Jahre 2018 bis 2020 («Vorher») und für die Jahre 2022 bis 2024 («Nachher»; Quelle: ASTRA, 2025)..	49
Abbildung 6:	Anteil Personen mit bestandenem ersten Prüfungsversuch nach LFA-Alter und LFZ in Monaten jeweils in der «Vorher»- und «Nachher»-Gruppe (Quelle: ASTRA, StVA, 2025)	60

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Fragestellungen und Indikatoren für die Wirkungsbeurteilung sowie verwendete Datenquellen.....	20
Tabelle 2:	Resultat der Negativ-Binomial-Regression für die Anzahl von Fahrstunden, die während der Lernphase mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin absolviert wurden (Quelle: ASTRA, 2025).....	28
Tabelle 3:	Resultat der Negativ-Binomial-Regression für die Anzahl privat begleiteter Fahrstunden während der Lernphase (Quelle: ASTRA, 2025).....	30
Tabelle 4:	Ergebnis der Schätzung des log-linearen Regressionsmodells für den Fahrstil-Index (Quelle: ASTRA, 2025).....	33
Tabelle 5:	Ergebnis der Schätzung des log-linearen Regressionsmodells für den Gefahrenbewusstseins-Index (Quelle: ASTRA, 2025).....	34
Tabelle 6:	Ergebnis der logistischen Regression für die Beteiligung in mindestens einem Gefahrenereignis (Quelle: ASTRA, 2025).....	36
Tabelle 7:	Ergebnis der logistischen Regression für die Beteiligung in einem selbst verursachten Gefahrenereignis (Quelle: ASTRA, 2025).....	37
Tabelle 8:	Anzahl Personen der Zielgruppe, Anzahl Unfälle der Zielgruppe im ersten Jahr nach der praktischen Führerprüfung und Unfallrate im Total und eingegrenzt auf selbstverursachte	

	Unfälle für den «Vorher»- und «Nachher»-Zeitraum sowie p-Wert des exakten Poisson-Tests (Quelle: ASTRA, 2025).....	40
Tabelle 9:	Anzahl Personen der Kontrollgruppe, Anzahl Unfälle der Kontrollgruppe im ersten Jahr nach der praktischen Führerprüfung und Unfallrate im Total und eingegrenzt auf selbstverursachte Unfälle für den «Vorher»- und «Nachher»-Zeitraum sowie p-Wert des Poisson-Tests (Quelle: ASTRA, 2025).....	40
Tabelle 10:	Ergebnis der logistischen Regression für die Beteiligung in mindestens einem Gefahrenereignis (Quelle: ASTRA, 2025).....	44
Tabelle 11:	Ergebnis der logistischen Regression für die Beteiligung in einem selbst verursachten Gefahrenereignis (Quelle: ASTRA, 2025).....	44
Tabelle 12:	Anzahl Personen der Zielgruppe, Anzahl Unfälle der Zielgruppe während der Lernphase und Unfallrate im Total und eingegrenzt auf selbstverursachte Unfälle für den «Vorher»- und «Nachher»-Zeitraum sowie p-Wert des exakten Poisson-Tests (Quelle: ASTRA, 2025).....	47
Tabelle 13:	Anzahl Personen der Kontrollgruppe, Anzahl Unfälle der Kontrolle während der Lernphase und Unfallrate im Total und eingegrenzt auf selbstverursachte Unfälle für den «Vorher»- und «Nachher»-Zeitraum sowie p-Wert des Poisson-Tests (Quelle: ASTRA, 2025).....	47
Tabelle 14:	Inhaberinnen und Inhaber eines LFA nach LFA-Alter für die Jahre 2018 bis 2020 («Vorher») und für die Jahre 2022 bis 2024 («Nachher»; Quelle: ASTRA, 2025).....	49
Tabelle 15:	Total der Fahrstunden mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin und privat begleitet nach Alter zum Zeitpunkt der Befragung und Befragungswelle («Vorher» und «Nachher»; Quelle: ASTRA, 2025).....	51
Tabelle 16:	Anzahl der Fahrstunden mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin nach Alter zum Zeitpunkt der Befragung und Befragungswelle («Vorher» und «Nachher»; Quelle: ASTRA, 2025).....	51
Tabelle 17:	Anzahl privat begleiteter Fahrstunden nach Alter zum Zeitpunkt der Befragung und Befragungswelle («Vorher» und «Nachher»; Quelle: ASTRA, 2025).....	52
Tabelle 18:	Anteil gefahrener Kilometer (km) nach bestandener praktischer Führerprüfung nach Alter zum Zeitpunkt der Befragung und Befragungswelle in Prozent der Antworten («Vorher» und «Nachher»; Quelle: ASTRA, 2025).....	52
Tabelle 19:	Anteil privat begleiteter Fahrstunden, die zum Üben zusätzlich gefahren werden (in Prozent) nach Alter zum Zeitpunkt der Befragung und Befragungswelle («Vorher» und «Nachher»; Quelle: ASTRA, 2025).....	53
Tabelle 20:	Personen, welche die praktische Führerprüfung absolviert haben im Total und mit bestandenem ersten Prüfungsversuch nach LFA-Alter jeweils in der «Vorher»- und «Nachher»-Gruppe (Quelle: ASTRA, StVA, 2025).....	58
Tabelle 21:	Personen, welche die praktische Führerprüfung absolviert haben im Total und mit bestandenem ersten Prüfungsversuch nach LFA-Alter und nach LFZ jeweils in der «Vorher»- und «Nachher»-Gruppe (Quelle: ASTRA, StVA, 2025).....	59
Tabelle 22:	Total der Personen der Zielgruppe, Anteil der Personen mit Verwarnungen und Entzügen aufgrund einer Widerhandlung mit einem Personenwagen (Kategorie B) während der Lernphase bzw. im ersten Jahr nach der bestandenen praktischen Führerprüfung (FP) und eingegrenzt auf Grund Fahrfehler für den «Vorher»- und «Nachher»-Zeitraum sowie p-Wert des exakten Poisson-Tests (Quelle: ASTRA, 2025).....	64
Tabelle 23:	Total der Personen der Kontrollgruppe, Anteil der Personen mit Verwarnungen und Entzügen aufgrund einer Widerhandlung mit einem Personenwagen (Kategorie B) während der Lernphase bzw. im ersten Jahr nach der bestandenen praktischen Führerprüfung (FP) und eingegrenzt auf Grund Fahrfehler für den «Vorher»- und «Nachher»-Zeitraum sowie p-Wert des exakten Poisson-Tests (Quelle: ASTRA, 2025).....	65

Tabelle 24:	Deskriptive Statistik der abhängigen und unabhängigen Variablen der Regressionsmodelle (Quelle: ASTRA, 2025).....	79
Tabelle 25:	Mengengerüst für die Auswertungen zum Prüfungserfolg im Total und nach Kanton (Quelle: ASTRA, StVA, 2025).....	81
Tabelle 26:	Total der erhobenen und mit IVZ-Personen verknüpfbaren Personen, die bei der Auswertung zum Prüfungserfolg ausgeschlossen bzw. berücksichtigt wurden (Quelle: ASTRA, 2025).....	82
Tabelle 27:	Sensitivitätsanalyse «inkl. AG und SH»: Personen, welche die praktische Führerprüfung absolviert haben im Total und mit bestandenem ersten Prüfungsversuch nach LFA-Alter jeweils in der «Vorher»- und in der «Nachher»-Gruppe (Quelle: ASTRA, StVA, 2025) ..	83
Tabelle 28:	Sensitivitätsanalyse «inkl. 2023»: Personen, welche die praktische Führerprüfung absolviert haben im Total und mit bestandenem ersten Prüfungsversuch nach LFA-Alter jeweils in der «Vorher»- und in der «Nachher»-Gruppe (Quelle: ASTRA, StVA, 2025) ..	83

## Abkürzungsverzeichnis

asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter
ASTRA	Bundesamt für Strassen
FAP	Führerausweis auf Probe
FVS	Fonds für Verkehrssicherheit
ISU	Informationssystem Strassenverkehrsunfälle
IVZ	Informationssystem Verkehrszulassung
IVZ-Massnahmen	Subsystem des IVZ mit Daten zu Administrativmassnahmen
IVZ-Personen	Subsystem des IVZ mit u.a. Daten zu den Fahrberechtigungen
PIN IVZ-Personen	Persönliche Identifikationsnummer in IVZ-Personen (auch FABER-PIN genannt)
km	Kilometer
LFA	Lernfahrausweis
LFA-Alter	Alter beim Erwerb des LFA
LFZ	Lernfahrzeit (= Dauer der Lernphase)
SR	Systematische Rechtssammlung
StVA	Strassenverkehrsamt
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VZV	Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung); SR 741.51
WAB-Kurs	Weiterausbildungskurs

## TEIL I: HINTERGRÜNDE, ZIELE UND ALLGEMEINES VORGEHEN

### 1 Ausgangslage

Am 14. Dezember 2018 hat der Bundesrat die Revision der Führerausweissvorschriften beschlossen. Die Revision sieht u. a. vor, dass ab dem 1. Januar 2021 unter 20-Jährige bei der Fahrausbildung für Personenwagen eine Lernphase von mindestens einem Jahr absolvieren müssen und das Mindestalter für den Erwerb des Lernfahrausweises (LFA) auf 17 Jahre herabgesetzt wird. Ziel der einjährigen Lernphase ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch mehr 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. 151<sup>m</sup> Verkehrszulassungsverordnung VZV; SR 741.51).

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).

Der vorliegende Technische Bericht dokumentiert detailliert die Durchführung des Evaluationsprojekts und richtet sich primär an ein statistisch interessiertes Fachpublikum. Ziel ist es, die verwendeten Daten und Methoden sowie deren Grenzen, die Nachvollziehbarkeit und Validität der Ergebnisse sowie deren Interpretation präzise und transparent darzustellen.

Teil I des Berichts beschreibt die Neuregelung der Lernphase, das Ziel der Neuregelung, das Ziel der Evaluation, die Fragestellungen, die im Rahmen der Evaluation beantwortet wurden, sowie die Datenquellen, die zur Beantwortung der Fragestellungen verwendet wurden. Teil II des Berichts erläutert detailliert die angewandten Methoden für jede einzelne Fragestellung und präsentiert die entsprechenden Ergebnisse sowie deren Interpretationen. Teil III des Berichts schliesst mit einem Fazit.

### 2 Neuregelung der Lernphase im Rahmen der Fahrausbildung und Ziel der Neuregelung

Seit dem 1. Januar 2021 sind für Anwärter und Anwärterinnen auf einen Führerausweis der Kategorie B (Personenwagen)<sup>5</sup> folgende neue Regelungen in der VZV wirksam:

---

<sup>5</sup> 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 wurden für die Kategorie BE deshalb nicht evaluiert.

### Art. 22 Abs. 1<sup>bis</sup> VZV

Anwärter und Anwärterinnen auf einen Führerausweis müssen ihren LFA mindestens ein Jahr besitzen, um zur praktischen Führerprüfung zugelassen zu werden. Diese Regelung gilt jedoch nur für Personen, die ihren LFA vor dem vollendeten 20. Lebensjahr erworben haben.<sup>6</sup>

### Art. 6 Abs. 1 Bst. c<sup>bis</sup> VZV

Gekoppelt an die mindestens einjährige Lernphase ist die Herabsetzung des Mindestalters zum Führen von Personenwagen auf 17 Jahre. Damit wurde die Möglichkeit geschaffen, dass der LFA für Personenwagen bereits mit 17 Jahren erworben werden kann, um nach wie vor mit Erreichen des 18. Altersjahrs die praktische Führerprüfung ablegen zu können.

### Art. 151l Abs. 1 und 1<sup>bis</sup> VZV

Als Übergangsbestimmungen wurde definiert, dass

- Personen, die den LFA bereits vor Inkrafttreten am 1. Januar 2021 erworben haben, die Lernphase von einem Jahr nicht absolvieren müssen (von der Übergangsbestimmung betroffen sind also Personen, die ihren LFA vor dem 1. Januar 2021 und vor dem vollendeten 20. Lebensjahr erworben haben);
- Personen, die im Jahr 2021 das 18. Altersjahr vollendet (Jahrgang 2003) und ihren LFA noch im selben Jahr erworben haben, ab dem 18. Geburtstag zur praktischen Führerprüfung zugelassen werden, auch wenn sie den LFA noch nicht ein Jahr besitzen.

Ziel der einjährigen Lernphase ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch eine höhere Fahrerfahrung von jungen Neulenkenden. Es wird davon ausgegangen, dass während einer längeren Lernphase mehr begleitete Fahrten unternommen werden und dadurch die Verkehrssicherheit nach der bestandenen praktischen Führerprüfung verbessert wird. Mit dem Mindestalter für den Erwerb des LFA von 17 Jahren sollte sichergestellt werden, dass aufgrund der einjährigen Lernphase auch weiterhin ein Erwerb des Führerausweises ab 18 Jahren möglich ist.

## **3 Evaluation der Neuregelung**

### **3.1 Ziel der Evaluation**

Mit dem Beschluss zur VZV-Änderung vom 14. Dezember 2018 hat der Bundesrat das UVEK beauftragt, spätestens drei Jahren nach Inkrafttreten der neuen Bestimmungen zur Lernphase, die Auswirkungen zu evaluieren, einen Bericht über die Ergebnisse der Evaluation zu veröffentlichen sowie einen Antrag für das weitere Vorgehen zu stellen (Art. 151m VZV). Ziel der vorliegenden Evaluation ist es, die Auswirkungen der Neuregelung der Lernphase zu beurteilen, die Ergebnisse in einem Bericht zu dokumentieren und somit diesen Teil des Auftrags von Artikel 151m VZV zu erfüllen.

Mittels der Neuregelung soll die Verkehrssicherheit insofern verbessert werden, als die Fahrerfahrung junger Neulenkender dank einer verlängerten Lernphase erhöht wird. Erwartet wurde insbesondere eine Verringerung der Unfallrate nach Abschluss der Fahrausbildung. Die vorliegende Evaluation dient

---

<sup>6</sup> Ausgenommen von der mindestens 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<sup>bis</sup> Bst. a-d VZV). Personen, die unter diese Ausnahmeregelung fallen, wurden bei der Wirkungsbeurteilung nicht berücksichtigt.

der Überprüfung, ob sich dieser angestrebte positive Effekt der Neuregelung auf die Verkehrssicherheit empirisch nachweisen lässt.

Primär soll also die Zielerfüllung der Neuregelung überprüft werden. Zudem wurden folgende weitere Fragestellungen untersucht, die im Vorfeld der Einführung der Neuregelung Gegenstand kontroverser Diskussionen waren: Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen, auf den Erfolg bei der praktischen Führerprüfung und auf die verfügbaren Administrativmassnahmen bei der von der Neuregelung betroffenen Zielgruppe.

### 3.2 Zielgruppe der Evaluation

Von der Neuregelung direkt betroffen sind 17- bis 19-jährige Anwärterinnen und Anwärter auf einen Führerausweis der Kategorie B (Personenwagen). Wenn sie in diesen Altersjahren einen LFA 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 LFA der Kategorie B erwerben, werden somit als die Zielgruppe der Evaluation definiert.

### 3.3 Durchführung der Evaluation

Ende 2019 wurden die Arbeiten am Projekt «*Evaluation der Neuregelung der Lernphase im Rahmen der Fahrausbildung*» gestartet. Zur Untersuchung der Wirkung der Neuregelung der Lernphase wurden Fragestellungen definiert, die als Grundlage für die Beurteilung potenzieller Effekte der Neuregelung dienen (vgl. Kapitel 3.4). Für jede dieser Fragestellungen wurden Indikatoren festgelegt, anhand derer die jeweilige Wirkung systematisch erfasst und gemessen werden sollte (siehe Tabelle 1).

Als Datenbasis für die Indikatoren wurden die Jahre vor dem Inkrafttreten der Neuregelung («Vorher») sowie die Jahre nach dem Inkrafttreten («Nachher») herangezogen. Für den Zeitraum nach Inkrafttreten der Neuregelung wurde zudem die Übergangsregelung sowie mögliche Übergangseffekte (z. B. durch die zeitliche Verlagerung der Lernphase) berücksichtigt. Die Wirkungsbeurteilung erfolgte auf Basis eines Vorher-Nachher-Vergleichs unter Anwendung geeigneter statistischer Verfahren (für Details siehe Teil II des Berichts). Ziel dieses Ansatzes war es, potenzielle Veränderungen bei den Indikatoren, die auf die Neuregelung zurückzuführen sind, sichtbar und quantifizierbar zu machen.

Für die Beurteilung der Wirkung der Neuregelung wurden Regressionsmodelle verwendet. Dabei wurden folgende grundlegende Entscheide getroffen:

- Hypothesen werden a priori definiert. Folglich wird nicht für multiples Testen kontrolliert (keine Bonferroni-Korrekturen).
- Bei den verwendeten Regressionsmodellen wird immer für Multikollinearität kontrolliert.<sup>7</sup> Multikollinearität liegt vor, wenn zwei oder mehrere Variablen (Einflussfaktoren) stark korrelieren und die Effekte der einzelnen Variablen nicht mehr zuverlässig isoliert werden können.

<sup>7</sup> Zur Identifikation potenzieller Multikollinearität zwischen den Einflussfaktoren wurden sowohl der «Variance Inflation Factor» (VIF) als auch paarweise Korrelationen untersucht. Die VIF-Werte wurden für das gesamte Modell sowie für einzelne Einflussfaktoren berechnet; Werte > 5 galten als Hinweis auf problematische Multikollinearität (Sheather S., 2009, A modern approach to regression with R, Springer New York). Zusätzlich wurde die Korrelationsmatrix der unabhängigen Variablen (ohne Intercept) erstellt, wobei Korrelationskoeffizienten > 0,8 zwischen den Einflussfaktoren als kritisch eingestuft wurden (Mason C. H. & Perreault W. D., 1991, Collinearity, power, and interpretation of multiple regression analysis. Journal of Marketing Research, 28 (3), 268–280). Diese Analysen ermöglichten die Bewertung der Stabilität der Regressions-schätzungen und die Identifikation hoch korrelierter Variablen. Für die finalen Modelle wurden ausschliesslich Variablen mit VIF < 5 und paarweisen Korrelationskoeffizienten < 0,8 berücksichtigt.

- Die verwendeten Regressionsmodelle verzichten auf Interaktionsterme (gemeinsamer Einfluss zweier unabhängigen Variablen auf eine abhängige Variable). Aus fachlicher Sicht und zur Erfüllung der Zielsetzung der Evaluation stehen insbesondere die Haupteffekte der unabhängigen Variablen im Fokus (insbesondere der Effekt der Neuregelung).

### 3.4 Fragestellungen und Indikatoren

Tabelle 1 gibt einen Überblick über die für die Wirkungsbeurteilung definierten Fragestellungen und Indikatoren sowie die für die Bildung der Indikatoren verwendeten Datenquellen (für Details siehe Kapitel 3.5). Die vollständige Formulierung der Fragestellungen und die Erläuterungen zu den Indikatoren werden in den Kapiteln 3.4.1 bis 3.4.5 ausgewiesen.

*Tabelle 1: Fragestellungen und Indikatoren für die Wirkungsbeurteilung sowie verwendete Datenquellen*

Fragestellung	Indikator	Datenquelle
1 Fahrerfahrung, Fahrverhalten, Gefahrenereignisse und Unfallrate nach der praktischen Führerprüfung	1.1 Fahrerfahrung während der Lernphase	Onlinebefragung
	1.2 Fahrverhalten nach der praktischen Führerprüfung	Onlinebefragung
	1.3 Beteiligung in Gefahrenereignissen nach der praktischen Führerprüfung	Onlinebefragung
	1.4 Unfallrate nach der praktischen Führerprüfung	ISU / IVZ-Personen
2 Gefahrenereignisse und Unfallrate während der Lernphase	2.1 Beteiligung in Gefahrenereignissen während der Lernphase	Onlinebefragung
	2.2 Unfallrate während der Lernphase	ISU / IVZ-Personen
3 Altersverteilung und Verkehrsvolumen	3.1 Anzahl junge Erwachsene nach Alter beim Start der Lernphase	IVZ-Personen
	3.2 Anzahl Stunden nach Alter bei begleiteten Fahrten während der Lernphase	Onlinebefragung
	3.3 Anteil Fahrten, die während der Lernphase zum Üben zusätzlich gefahren werden	Onlinebefragung
4 Prüfungserfolg	4.1 Ergebnis des ersten Prüfungsversuchs bei der praktischen Führerprüfung nach Alter beim Erwerb des LFA	Erhebung bei StVA / IVZ-Personen
5 Administrativmassnahmen	5.1 Anzahl Verwarnungen sowie Entzüge und deren Gründe	IVZ-Massnahmen / IVZ-Personen

#### 3.4.1 Fragestellung 1: Fahrerfahrung, Fahrverhalten, Gefahrenereignisse und Unfallrate nach der praktischen Führerprüfung

*Fragestellung 1: Führt die Lernphase von einem Jahr zu einer höheren Fahrerfahrung während der Lernphase und zu einem sichereren Fahrverhalten und einer geringeren Beteiligung in Gefahrenereignissen und einer geringeren Unfallrate nach der bestandenen praktischen Führerprüfung?*

Anhand der unternommenen Fahrten während der Lernphase soll beurteilt werden, ob die Lernphase von mindestens einem Jahr tatsächlich zu mehr Fahrerfahrung bei der Zielgruppe führt. Die Fahrerfahrung bemisst sich an der Anzahl begleiteter Fahrstunden während der Lernphase – differenziert nach Fahrten mit dem Fahrlehrer oder der Fahrlehrerin und privaten, durch Laienpersonen begleiteten Lernfahrten (Indikator 1.1, vgl. Tabelle 1). Diese Daten stammen aus einer Onlinebefragung bei der Zielgruppe.

Ob mit der Neuregelung eine Verbesserung der Verkehrssicherheit verbunden ist, bemisst sich an Indikatoren zum Fahrverhalten (Indikator 1.2), zur Beteiligung in Gefahrenereignissen (Indikator 1.3) und zur Unfallrate (Indikator 1.4). Daten zum Fahrverhalten (Indikator 1.2) und zur Beteiligung in Gefahrenereignissen (Indikator 1.3) stammen aus der Onlinebefragung der Zielgruppe. Das Fahrverhalten nach der bestandenen praktischen Führerprüfung wird einerseits auf Basis des Fahrstils und andererseits auf Basis des Gefahrenbewusstseins der Zielgruppe beurteilt. Bei der Beteiligung in Gefahrenereignissen wurde die Beteiligung in Unfällen, heiklen Situationen und Beinahe-Unfällen nach der bestandenen praktischen Führerprüfung untersucht. Die Unfallrate bemisst sich an den Unfällen nach der bestandenen praktischen Führerprüfung gewichtet mit der Exposition (Vergleichsgrösse zur Berücksichtigung, dass Personengruppen in unterschiedlicher Intensität am Strassenverkehr teilnehmen). Die Unfallrate von jungen Neulenkenden nach der bestandenen praktischen Führerprüfung wurde auf Basis der polizeilich registrierten Unfalldaten aus dem Informationssystem Strassenverkehrsunfälle (ISU) bewertet (Indikator 1.4). Als Mass für die Exposition dient idealerweise die Fahrleistung, welche allerdings für diese Evaluation nicht zur Verfügung stand. Aus diesem Grund wurden Daten der Ausweisinhaberinnen und -inhaber aus dem Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ; Subsystem IVZ-Personen) als Mass für die Exposition verwendet.

#### 3.4.2 Fragestellung 2: Gefahrenereignisse und Unfallrate während der Lernphase

*Fragestellung 2: Hat die Neuregelung einen Einfluss auf die Beteiligung in Gefahrenereignissen und auf die Unfallrate während der Lernphase der von der Neuregelung betroffenen Neulenkenden (d. h. die Personen, die mit 17, 18 und 19 Jahren mit der Lernphase beginnen)?*

Um die Neuregelung zur Lernphase im Hinblick auf die Beteiligung in Gefahrenereignissen während der Lernphase zu beurteilen, wurden die erlebten Gefahren (Unfälle, heikle Situationen und Beinahe-Unfälle) anhand der Daten aus der Onlinebefragung der Zielgruppe untersucht (Indikator 2.1, vgl. Tabelle 1). Für die Unfallrate wurden die polizeilich registrierten Unfalldaten aus dem ISU von Personen mit einem LFA untersucht und mit der Exposition (Vergleichsgrösse zur Berücksichtigung, dass Personengruppen in unterschiedlicher Intensität am Strassenverkehr teilnehmen) während der Lernphase gewichtet (Indikator 2.2). Um die Exposition zu berücksichtigen, wurden – analog Indikator 1.4 – die Daten der Ausweisinhaberinnen und -inhaber aus IVZ-Personen beigezogen.

#### 3.4.3 Fragestellung 3: Altersverteilung und Verkehrsvolumen

*Fragestellung 3: Führt die Neuregelung der Lernphase zu wesentlichen Altersverschiebungen beim Start der Fahrausbildung und resultiert ein jüngeres Mindestalter und die Lernphase von einem Jahr folglich in mehr Verkehr?*

Der Vergleich des Beginns der Lernphase nach Alter soll zeigen, ob die Neuregelung der Lernphase zu wesentlichen Altersverschiebungen beim Start der Fahrausbildung zum Erwerb des Führerausweises führt (Indikator 3.1, vgl. Tabelle 1). Dieser Indikator soll mit Daten aus IVZ-Personen gebildet werden.

Ob die Neuregelung der Lernphase zu mehr Verkehr führt, weil das Mindestalter für Lernfahrten mit Personenwagen auf 17 Jahre gesenkt und mehr begleitete Lernfahrten durchgeführt werden, wurde einerseits anhand von Daten aus der Onlinebefragung bei der Zielgruppe beurteilt (Indikator 3.2: Anzahl Stunden nach Alter bei begleiteten Fahrten während der Lernphase; Indikator 3.3: Anteil Fahrten, die während der Lernphase zum Üben zusätzlich gefahren werden<sup>8</sup>) und andererseits über die Anzahl junger Erwachsener nach Alter beim Start der Lernphase (Indikator 3.1).

<sup>8</sup> Dabei handelt es sich um den Anteil von privat begleiteten Lernfahrten, die einzig zum Zweck unternommen wurden, die Fahrerfahrung zu erhöhen und damit zu zusätzlichem Verkehr geführt haben. Fahrten, die anstelle der Begleitpersonen durch die Lernfahrenden ausgeführt werden (z. B. Einkaufsfahrten), erhöhen die Fahrerfahrung, führen aber nicht zu mehr Verkehr.

#### 3.4.4 Fragestellung 4: Prüfungserfolg

*Fragestellung 4: Weicht der Prüfungserfolg bei Führerausweisanwärterinnen und -anwärtern der Kategorie B (Personenwagen), die mit 17 Jahren den LFA erwerben, wesentlich von anderen Altersgruppen ab?*

Bei der Beurteilung der Auswirkungen der Neuregelung auf den Prüfungserfolg bei der praktischen Führerprüfung wurde der Frage nachgegangen, ob der Prüfungserfolg bei Führerausweisanwärterinnen und -anwärtern der Kategorie B (Personenwagen), die mit 17 Jahren den LFA erworben haben, wesentlich von anderen Altersgruppen abweicht (Indikator 4.1, vgl. Tabelle 1). Der Prüfungserfolg bemisst sich dabei am Bestehen des ersten Prüfungsversuchs. Die Daten zum Prüfungserfolg wurden bei den Strassenverkehrsämtern (StVA) erhoben und mit den Daten aus IVZ-Personen verknüpft.

#### 3.4.5 Fragestellung 5: Administrativmassnahmen

*Fragestellung 5: Zeigt die Neuregelung einen wesentlichen Einfluss auf die Anzahl von Administrativmassnahmen bei den betroffenen Neulenkenden?*

Es wurde untersucht, ob durch die Neuregelung bei jungen Neulenkenden Veränderungen bei der Zahl ausgewählter Administrativmassnahmen (Verwarnungen und Führerausweisentzüge) sowie bei deren Gründen beobachtet werden können (Indikator 5.1, vgl. Tabelle 1). Um zu berücksichtigen, dass über die Jahre hinweg eine unterschiedliche Anzahl von Personen der Zielgruppe einen LFA oder Führerausweis auf Probe (FAP) erworben hat, wurden die Zahlen zu den Verwarnungen und Entzügen der Zielgruppe den Zahlen der Ausweisinhaberinnen und -inhaber (LFA und FAP) der Zielgruppe («Exposition») gegenübergestellt. Um allgemeine Trends bei den Verwarnungen und Entzügen – wie etwa Veränderungen in der Kontrolldichte – nicht fälschlicherweise der Neuregelung zuzuschreiben, wurden die Ergebnisse der Zielgruppe mit denen einer Kontrollgruppe verglichen.

### 3.5 Datenquellen

Als Basis für die Evaluation standen dem ASTRA Daten aus ISU, aus IVZ, aus einer Erhebung bei den StVA sowie aus einer Onlinebefragung zur Verfügung.

#### 3.5.1 Informationssystem Strassenverkehrsunfälle

Daten zu den Strassenverkehrsunfällen stammen aus dem Informationssystem Strassenverkehrsunfälle (ISU) des ASTRA. Bei den Unfalldaten handelt es sich um die polizeilich erfassten Strassenverkehrsunfall-Daten. Nicht in den Daten enthalten sind folglich Unfälle, bei denen die Polizei nicht vor Ort war (Dunkelziffer) – meist Situationen, in denen keine weiteren Personen am Unfall beteiligt waren und / oder die Verletzungen leicht ausfielen.

Es werden Unfälle mit Personenschaden betrachtet, d. h. im Unfall wurde mindestens eine Person leicht verletzt, schwer verletzt oder getötet. Bei diesen Unfällen konnten Personen der Zielgruppe als Lenkende des Personenwagens selbst verletzt oder getötet worden sein oder eine andere am Unfall beteiligte Person. In der Unfallprävention von besonderem Interesse ist die Vermeidung von Unfällen mit *schwerem* Personenschaden (also Unfälle mit mindestens einer schwerverletzten oder getöteten Person). Aufgrund zu kleiner Fallzahlen sind belastbare Analysen dieser Unfälle aber nicht möglich, weshalb auf diese Eingrenzung verzichtet werden musste.

### 3.5.2 *IVZ-Personen*

Für Daten zu den Führerausweisen wurde als Quelle das Subsystem Personen des IVZ (IVZ-Personen) des ASTRA genutzt. In IVZ-Personen sind die Daten aller von den StVA ausgestellten Führerausweise enthalten, sowohl definitive Führerausweise, FAP als auch LFA. Neben den Daten der aktuell gültigen sind auch Daten aller früheren Führerausweise enthalten. Es handelt sich bei IVZ-Personen um ein operatives System, auf das auch bei polizeilichen Kontrollen zugegriffen wird. Dadurch sind die Vollständigkeit und die hohe Qualität der Daten sichergestellt.

### 3.5.3 *IVZ-Massnahmen*

Für Daten zu den Administrativmassnahmen wurde als Quelle das Subsystem Massnahmen des IVZ (IVZ-Massnahmen) des ASTRA genutzt. In IVZ-Massnahmen sind die Daten zu allen von den StVA verfügbaren Administrativmassnahmen enthalten. Die Daten werden nach Ablauf definierter Fristen und beim Tod einer Person gelöscht. Daten lagen für die Evaluation folglich nur zeitlich begrenzt vor und sind für frühere Jahre mit Unsicherheiten behaftet (insbesondere die Zahlen für 2019 sind zu tief, und es ist von Unschärfen von bis zu 5 Prozent gegenüber der publizierten Statistik der Administrativmassnahmen<sup>9</sup> auszugehen). Den Administrativmassnahmen liegen nebst mangelnder Eignung zumeist festgestellte Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht zugrunde. Die Zahlen werden daher zum Teil auch durch die Häufigkeit polizeilicher Kontrollen beeinflusst.

### 3.5.4 *Erhebung bei StVA*

Daten zum Prüfungserfolg bei der praktischen Führerprüfung stehen dem ASTRA nicht zur Verfügung. Deshalb wurden diese Daten mit Unterstützung der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) bei den kantonalen StVA für den Zeitraum vom 1. Januar 2018 bis 31. Dezember 2024 erhoben (vgl. Anschreiben zu Händen der StVA in Anhang D). Die Erhebung der Daten erfolgte zu zwei Erhebungszeitpunkten – im Juli 2023 und im Januar 2025. Es handelte sich jeweils um eine Vollerhebung, bei der alle kantonalen StVA dem ASTRA die Daten zum Prüfungserfolg zur Verfügung gestellt haben. Nicht für alle Kantone waren jedoch die Daten für den gesamten Untersuchungszeitraum verfügbar (für die Kantone Aargau, Schaffhausen und Zürich; vgl. dazu Kapitel 7.1.1).

### 3.5.5 *Onlinebefragung bei der Zielgruppe*

Daten zur Fahrerfahrung, zum Fahrverhalten, zu Gefahrenereignissen und zur Unfallrate standen dem ASTRA für die Evaluation zunächst nicht bzw. nur zum Teil zur Verfügung. Diese wurden mittels einer eigens durchgeführten repräsentativen Onlinebefragung bei der Zielgruppe vor und nach der Einführung der Neuregelung erhoben. Die Entwicklung des Fragebogens (vgl. für den Fragebogen Anhang A) und die Durchführung der Befragung erfolgte durch die Polyquest AG, Bern, in Abstimmung mit dem ASTRA (für das Design und den Rücklauf der Onlinebefragung siehe Anhang B).

Zielgruppe der Onlinebefragung waren Neulenkende der Führerausweiskategorie B, die ihren LFA vor Vollendung des 20. Lebensjahres erhalten haben und bereits rund ein halbes Jahr Fahrerfahrung ohne obligatorische Begleitung nach der bestandenen praktischen Führerprüfung sammeln konnten. Die Kontaktdaten der Zielgruppe für die Befragung stammen aus IVZ-Personen.

Vor Inkrafttreten der Neuregelung der Lernphase wurden in einer ersten Befragungswelle die erforderlichen Daten für die Wirkungsbeurteilung bei der Zielgruppe nach altem Recht («Vorher») erhoben. Die Neuregelung der Lernphase trat am 1. Januar 2021 in Kraft. Nebst den vorgenannten Übergangsbestimmungen war bis ca. Mitte 2022 mit Übergangseffekten zu rechnen (z. B. dürften Personen, die ihre

<sup>9</sup> [www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch) > Dokumentation > Führerausweise und ADMAS

Fahrausbildung später begonnen hätten, ihre Fahrausbildung infolge der Neuregelung vorgezogen haben, um so die mindestens einjährige Lernphase zu vermeiden). Aus diesem Grund wurden Personen aus der Zielgruppe für die zweite Befragungswelle nach neuem Recht («Nachher») erst ab Mitte 2022 betrachtet. Es handelt sich also um Personen, die den LFA ab diesem Zeitpunkt erworben haben. Die Personen aus der Zielgruppe mussten dann zuerst die Lernphase durchlaufen (mindestens ein Jahr), die praktische Führerprüfung erfolgreich absolvieren und erste Fahrerfahrung in der Probezeit sammeln (halbes Jahr), bevor sie für die Onlinebefragung in Frage kamen. Die Zielgruppe konnte somit erst ab Anfang 2024 für die «Nachher»-Erhebung befragt werden.

Die Befragung erfolgte dreisprachig (deutsch, französisch und italienisch) in allen Sprachregionen der Schweiz. Beide Befragungswellen waren repräsentativ nach Sprachregion, Geschlecht und Alter der Zielgruppe. Um repräsentative Aussagen für die Grundgesamtheit der Zielgruppe treffen zu können, wurden die Daten gewichtet. Dabei wurden Gruppen, die in der Stichprobe über- oder untervertreten waren, mit entsprechenden Gewichten korrigiert.

Der Rücklauf lag bei rund 35 Prozent bei der ersten und bei rund 32 Prozent bei der zweiten Befragungswelle (vgl. Anhang B). Die Non-Response-Rate lag somit bei rund 65 bzw. 68 Prozent. Bestimmte Personengruppen könnten bei der Befragung gar nicht oder nur selten geantwortet haben, weshalb eine Verzerrung der Ergebnisse nicht ausgeschlossen werden kann. Ebenfalls nicht ausgeschlossen werden kann, dass andere Faktoren (wie beispielsweise die COVID-19-Pandemie, weitere gesetzliche Anpassungen, Verkehrssicherheitskampagnen<sup>10</sup>) die Teilnahme und die Antworten bei der Befragung beeinflusst haben und damit die Vergleichbarkeit der beiden Befragungswellen einschränken.

Die Antworten aus der Onlinebefragung beruhen auf selbst berichteten Angaben 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. Erinnerungseffekte könnten zu Verzerrungen beim Antwortverhalten der Teilnehmenden geführt haben, wenn sich diese an vergangene Ereignisse oder Verhaltensweisen nur mehr ungenau oder unvollständig erinnern konnten. Es wird angenommen, dass diese Effekte in beiden Befragungswellen in vergleichbarem Ausmass auftraten und die Beurteilung der Auswirkung der Neuregelung dadurch nicht beeinträchtigt wurde.

Die Entwicklung des Fragebogens erfolgte gemäss Evaluationsauftrag aus Artikel 151*m* VZV. Zusätzliche Fragestellungen, welche aus wissenschaftlicher Sicht denkbar gewesen wären (beispielsweise zur Effizienz der Neuregelung, zur Zufriedenheit verschiedener Interessensgruppen mit der Neuregelung und zur Akzeptanz bei der Zielgruppe), konnten nicht berücksichtigt werden. Während der Durchführung der Evaluation zeigte sich, dass die Relevanz und die Aussagekraft einzelner Fragen geringer waren als angenommen. Die Analyse fokussiert daher gezielt auf jene Fragen, die die höchste Relevanz und Aussagekraft aufwiesen. Fragen mit nur untergeordneter Bedeutung für die Erfüllung des Auftrags wurden bewusst nicht in die Evaluation einbezogen. Andere für die Evaluation verwendete Datenquellen, wie zum Beispiel die Strassenverkehrsunfall-Daten (vgl. Kapitel 3.5.1), bieten bei der Beantwortung der Fragestellungen der Evaluation eine zuverlässige und aussagekräftige Datenbasis. Die Daten aus der Onlinebefragung stellen eine zusätzliche wertvolle Informationsquelle dar.

<sup>10</sup> Ein Beispiel für eine Verkehrssicherheitskampagne ist «Kinder überraschen» des Fonds für Verkehrssicherheit (FVS). Diese Kampagne richtete sich insbesondere an Autofahrende und wurde von 2019 bis 2021 durchgeführt. Damit betraf sie die «Vorher»-Gruppe in der Lernphase und der Probezeit und einen Teil der «Nachher»-Gruppe in der Lernphase.

## **TEIL II: BEURTEILUNG DER FRAGESTELLUNGEN ANHAND DER EINZELNEN INDIKATOREN**

### **4 Fahrerfahrung, Fahrverhalten, Gefahrenereignisse und Unfallrate nach der praktischen Führerprüfung**

#### **4.1 Indikator 1.1: Fahrerfahrung während der Lernphase**

##### *4.1.1 Daten und Definitionen*

Für die Beurteilung der Fahrerfahrung während der Lernphase wurden die Daten der Onlinebefragung herangezogen und die Antworten der beiden Befragungswellen «Vorher» und «Nachher» miteinander verglichen. Dabei wurde die Frage F10 aus dem Fragebogen (vgl. Anhang A) beurteilt, die sich auf die Anzahl der Fahrstunden während der Lernphase einerseits mit einem Fahrlehrer bzw. einer Fahrlehrerein und andererseits mit einem Privatauto sowie einer privaten Begleitperson (privat begleitete Fahrstunden) bezieht.

Im Fragebogen wurde zur Beurteilung der Fahrerfahrung nebst der Anzahl Fahrstunden zusätzlich nach der Anzahl Kilometer, die während der Lernphase zurückgelegt wurden, gefragt – wiederum für Fahrten mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin (F40 in Anhang A) und für privat begleitete Fahrten (F50 in Anhang A). Trotz intervallskalierter Antwortkategorien antwortete ein hoher Anteil der Befragten bei diesen beiden Fragen mit «weiss nicht». Es wird davon ausgegangen, dass diesen Personen die Einschätzung ihrer zurückgelegten Kilometerleistung schwerfiel. Je nach Befragungszeitraum («Vorher» / «Nachher») und Frage betrug der Anteil jener Befragten, der mit «weiss nicht» geantwortet hat, zwischen 28.1 und 38.2 Prozent. Dabei sind systematische Unterschiede zwischen jener Gruppe, welche die Fragen zu den Kilometern beantwortet hat, und jener, welche sie nicht beantworten konnte, erkennbar. So machten beispielsweise 74.9 Prozent der männlichen Befragten Angaben zu den zurückgelegten Kilometern mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin während der Lernphase (Frage 40); bei den weiblichen Befragten waren es hingegen nur 55.2 Prozent. Zudem machten jüngere Personen eher Angaben zu den zurückgelegten Kilometern mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin während der Lernphase (18-Jährige: 68.3 %; > 18 Jahre: 58.4 %). 80.6 Prozent der männlichen Befragten machten Angaben zu den zurückgelegten Kilometern bei privat begleiteten Fahrstunden während der Lernphase (Frage 50); von den weiblichen Befragten machten dies hingegen nur 62.7 Prozent. Zur Beurteilung der Fahrerfahrung wurde deshalb ausschliesslich die Frage 10 mit den Fahrstunden, nicht jedoch die Fragen 40 und 50 zu den zurückgelegten Kilometern, ausgewertet. Bei der Frage 10 zu den Fahrstunden gaben alle Teilnehmenden einen konkreten Wert an, wodurch sich die Fahrerfahrung verlässlicher beurteilen lässt.

Angaben zum Geschlecht und zur Sprachregion stammen aus IVZ-Personen. Sie wurden für die im Rahmen der Onlinebefragung angeschriebenen Personen aus IVZ-Personen exportiert. Die Verknüpfung mit den Antworten aus der Onlinebefragung erfolgte pseudonymisiert über einen künstlich erzeugten Schlüssel.

Die Analyse umfasst eine Stichprobe von 2713 Befragten aus der «Vorher»-Befragung und 3042 Befragten aus der «Nachher»-Befragung (insgesamt also 5755 Befragte).

Bei der Interpretation der Ergebnisse der Evaluation ist zu berücksichtigen, dass aufgrund des Evaluationsdesigns nicht eindeutig bestimmt werden kann, ob eine Kausalität zwischen den beobachteten Effekten und der Neuregelung besteht. So fällt der Untersuchungszeitraum in die Zeit der COVID-19-

Pandemie und der Einfluss der Neuregelung kann nicht vom Einfluss weiterer gesetzlicher Anpassungen bei der Fahrausbildung (u. a. unbefristete Gültigkeit von Ausbildungen und Prüfungen) sowie von möglichen Effekten von Verkehrssicherheitskampagnen (u. a. «Kinder überraschen» des Fonds für Verkehrssicherheit FVS) isoliert werden.

#### 4.1.2 Vorgehen bei der Wirkungsbeurteilung

Mit Hilfe von deskriptiver Statistik und einer Negativ-Binomial-Regression wurde untersucht, ob sich die Anzahl Fahrstunden mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin und die Anzahl privat begleiteter Fahrstunden zwischen den beiden Befragungswellen signifikant verändert hat.

Für die Analyse der Fahrstunden wurde ein Negativ-Binomial-Modell gewählt, da es sich bei der abhängigen Variablen (den Fahrstunden) um eine Zählvariable (nicht-negativ und diskret) handelt und Überdispersion vorliegt.<sup>11</sup> Die Überdispersion konnte mit einem Überdispersionstest<sup>12</sup> nachgewiesen werden.

Die Befragungswelle («Vorher» vs. «Nachher») wurde als zentrale Einflussvariable der Negativ-Binomial-Regression betrachtet («Teilnehmer Nachher-Gruppe» in Tabelle 2). Zur Kontrolle potenzieller weiterer Einflussfaktoren wurden das Geschlecht (Angabe aus IVZ-Personen), die Sprachregion (Angabe aus IVZ-Personen), die Beschäftigungssituation (S100 in Anhang A), der Grund, warum der Führerausweis benötigt wird (S110 in Anhang A), und die höchste abgeschlossene Ausbildung (S120 in Anhang A) in das Modell mitaufgenommen. Auf die Kontrolle des Alters im Regressions-Modell wurde bewusst verzichtet, da die Neuregelung einen direkten Einfluss auf das Alter beim Erwerb des LFA und damit auf das Alter der Befragten nimmt. Die Berücksichtigung des Alters könnte zu einer Verzerrung der Effektschätzung führen. Die Signifikanztests wurden auf dem 5 %-Signifikanzniveau durchgeführt. Für eine Übersicht über die verwendeten Variablen im Modell und die wichtigsten Kennzahlen siehe Tabelle 24 in Anhang C.

Mit der Negativ-Binomial-Regression wurden folgende Hypothesen getestet:

**Nullhypothese  $H_0$ :** Die Anzahl Fahrstunden ist in beiden Gruppen gleich.

**Alternativhypothese  $H_1$ :** Die Anzahl Fahrstunden unterscheidet sich zwischen den Gruppen.

Bei einem p-Wert kleiner als 0.05 (bzw. 5 %) für den Modellterm «Teilnehmer Nachher-Gruppe» wird die Nullhypothese verworfen und die Alternativhypothese angenommen (es wird ein statistisch signifikanter Zusammenhang beobachtet). Bei einem p-Wert grösser oder gleich 0.05 (bzw. 5 %) kann die Nullhypothese nicht verworfen werden (es kann kein statistisch signifikanter Zusammenhang nachgewiesen werden).

#### 4.1.3 Ergebnisse

Die Anzahl Fahrstunden mit Fahrlehrern oder Fahrlehrerinnen ist in der «Nachher»-Gruppe im Durchschnitt (gemessen am arithmetischen Mittelwert) um 1.7 Stunden tiefer (vgl. Abbildung 1 und Abbildung 2).<sup>13</sup> 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

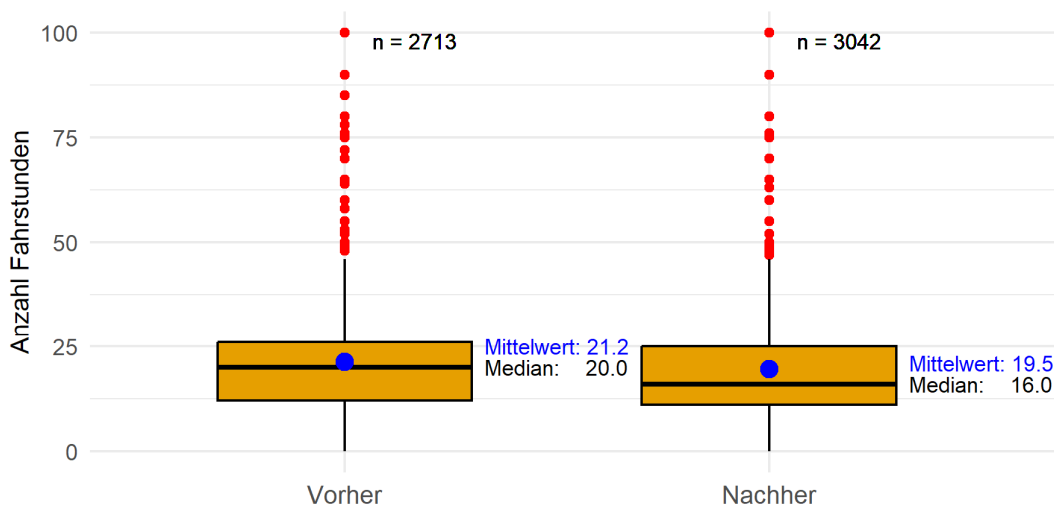
<sup>11</sup> Überdispersion liegt vor, wenn die Verteilung einer Poisson-Verteilung gleicht, aber die Varianz grösser ist als der Mittelwert. Beim Negativ-Binomial-Modell handelt es sich um eine Erweiterung des Poisson-Modells mit einem zusätzlichen Parameter zur Modellierung der Überdispersion. Sowohl für die Anzahl Fahrstunden mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin wie auch für die Anzahl privat begleiteter Fahrstunden konnte derselbe Parameter verwendet werden.

<sup>12</sup> Zum Testen auf Überdispersion wurden in einem ersten Schritt die Pearson-Residuen des Modells berechnet. Anschliessend wurde der Dispersionsparameter ermittelt – berechnet aus der Summe der quadrierten Pearson-Residuen geteilt durch die Anzahl Freiheitsgrade der Residuen.

<sup>13</sup> Die Verteilung der Fahrstunden ist rechtsschief, d. h. der Hauptteil der Werte liegt auf der linken Seite der Verteilung. Da aufgrund der rechtsschiefen Verteilung der Hauptteil der Werte im Box-Plot weniger deutlich sichtbar ist, wird die Verteilung der Fahrstunden zudem mit einem Dichte-Plot mit wurzelskalierter x-Achse dargestellt. Dieser Plot fokussiert aufgrund der geänderten Skalierung auf den unteren Wertebereich und macht damit die Verteilung der Fahrstunden zwischen den beiden Befragungswellen besser sichtbar.

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).

Die Ergebnisse der Negativ-Binomial-Regression weisen für die «Nachher»-Gruppe einen geschätzten Regressionskoeffizienten von - 0.07 aus (vgl. «Teilnehmer Nachher-Gruppe» in Tabelle 2). Dieser Wert ist statistisch signifikant, mit einem assoziierten p-Wert von unter 0.001. Dies bedeutet, dass die Anzahl der Fahrstunden mit Fahrlehrern und Fahrlehrerinnen in der «Nachher»-Gruppe um 6.6 Prozent<sup>14</sup> bzw. 1.4 Fahrstunden<sup>15</sup> geringer ist als in der «Vorher»-Gruppe, wenn für das Geschlecht, die Sprachregion, die Beschäftigungssituation, den Grund, warum der Führerausweis benötigt wird, und die Ausbildung kontrolliert wird. Im Vergleich zum Einfluss des Geschlechts und der Sprachregion, mit einem relativ starken Effekt auf die Anzahl an Fahrstunden mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin, ist die beobachtete Abnahme aufgrund der Neuregelung als moderat einzustufen.



Personen mit mehr als 100 Fahrstunden:  
Vorher: 3 | Nachher: 10

Abbildung 1: Box-Plot der Anzahl von Fahrstunden, die während der Lernphase mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin absolviert wurden, nach Befragungswelle «Vorher» und «Nachher» (Quelle: ASTRA, 2025)

<sup>14</sup> Berechnung:  $\exp(-0.06829)-1$

<sup>15</sup> Die Quantifizierung des Effekts in absoluter Anzahl Fahrstunden erfolgte mittels «Estimated Marginal Means». Diese geben die erwarteten Mittelwerte der Zielvariable auf der Originalskala wieder, standardisiert über die Verteilung der Kontrollvariablen. Ein Wert von - 1.4 bedeutet, dass der erwartete Mittelwert der Anzahl Fahrstunden im Durchschnitt um 1.4 Stunden tiefer liegt, wenn man von der Gruppe «Vorher» auf die Gruppe «Nachher» wechselt.

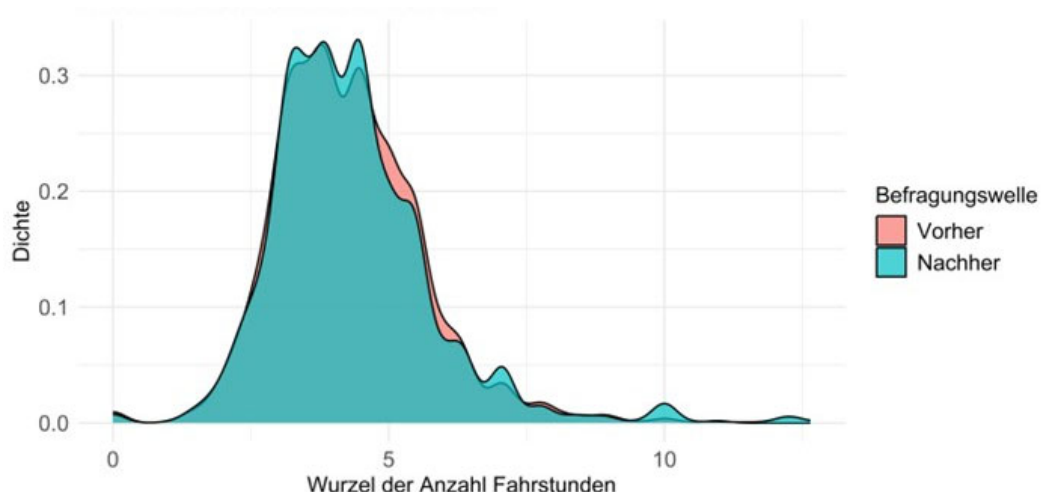


Abbildung 2: Dichte-Plot der Wurzel-transformierten Anzahl von Fahrstunden, die während der Lernphase mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin absolviert wurden, nach Befragungswelle «Vorher» und «Nachher» (Quelle: ASTRA, 2025)

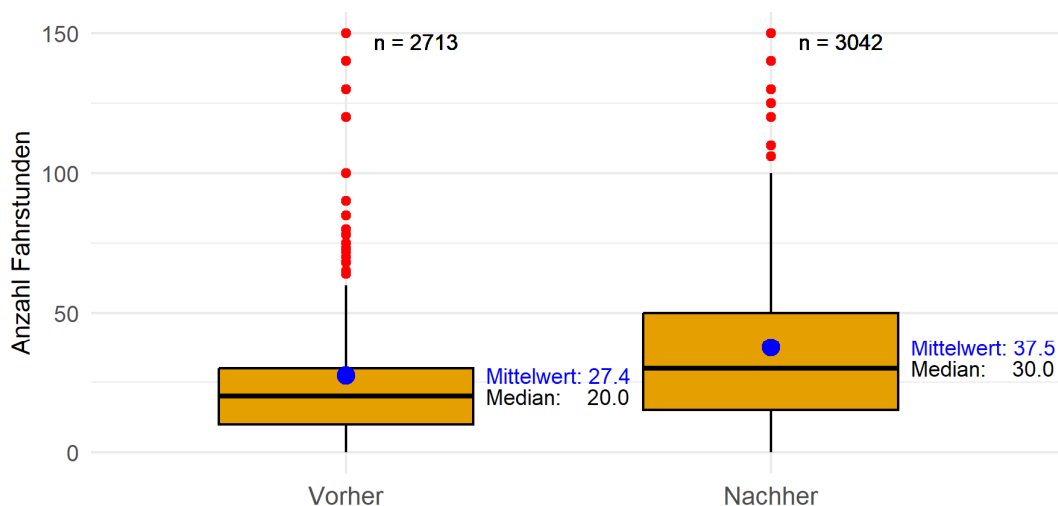
Tabelle 2: Resultat der Negativ-Binomial-Regression für die Anzahl von Fahrstunden, die während der Lernphase mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin absolviert wurden (Quelle: ASTRA, 2025)

Modellterm	Koeffizient	Std.Fehler	Teststatistik	p-Wert
(Intercept)	3.188	0.074	42.85	< 0.001
Teilnehmer Nachher-Gruppe	-0.068	0.014	-4.76	< 0.001
Geschlecht: männlich	-0.202	0.015	-13.59	< 0.001
Sprachregion: F	-0.402	0.017	-23.26	< 0.001
Sprachregion: I	0.073	0.040	1.84	0.066
Beschäftigungssituation: arbeitssuchend	-0.040	0.068	-0.59	0.556
Beschäftigungssituation: in Ausbildung	-0.058	0.044	-1.31	0.191
Beschäftigungssituation: berufstätig: (angestellt oder selbständig)	0.074	0.049	1.52	0.129
Beschäftigungssituation: Militär-/Zivildienst	0.063	0.064	0.98	0.327
Grund FA: Fahrten zur Arbeit / Ausbildung	-0.030	0.018	-1.70	0.090
Grund FA: geschäftliche Fahrten / berufliche Gründe	0.061	0.033	1.85	0.065
Grund FA: sowohl als auch	-0.072	0.024	-3.03	0.002
Ausbildung: Obligatorische Schule	0.019	0.061	0.32	0.750
Ausbildung: Berufliche Grundausbildung	0.118	0.063	1.88	0.060
Ausbildung: Gymnasium, Fachmittelschule	0.097	0.062	1.58	0.115
Ausbildung: Höhere Berufsbildung	0.125	0.075	1.67	0.095
Ausbildung: Fachhochschule, PH	0.345	0.095	3.63	< 0.001
Ausbildung: Universität / ETH / EPFL	0.287	0.081	3.55	< 0.001
Beobachtungen	5755			
Pseudo R <sup>2</sup> <sup>16</sup>	0.021			

<sup>16</sup> Zur Beurteilung der Modellgüte wurde McFadden's Pseudo-R<sup>2</sup> berechnet. McFadden's Pseudo-R<sup>2</sup> vergleicht die Log-Likelihood des geschätzten Modells mit der des Nullmodells (nur Intercept, alle unabhängigen Variablen sind Null). Es gibt an, wie viel besser das Modell die Daten im Vergleich zum Nullmodell erklärt. Der Wert von beispielsweise 0.021 bedeutet, dass die Modellanpassung (gemessen an der Log-Likelihood) des geschätzten Modells um etwa 2.1 Prozent besser ist als jene des Nullmodells. Ein tiefer Wert weist darauf hin, dass die im Modell enthaltenen unabhängigen Variablen nur einen geringen zusätzlichen Erklärungsbeitrag gegenüber dem Nullmodell leisten. Generell gelten Werte unter 0.1 als niedrig, Werte zwischen 0.1 und 0.2 als moderat und Werte oberhalb von 0.2 als Hinweis auf eine gute Modellgüte.

Die Anzahl privat begleiteter Fahrstunden ist in der «Nachher»-Gruppe im Durchschnitt (gemessen am arithmetischen Mittelwert) um 10.1 Stunden höher als in der «Vorher»-Gruppe (vgl. Abbildung 3 und Abbildung 4).<sup>13</sup> Der Median ist in der «Nachher»-Gruppe um 10 Stunden höher. Das arithmetische Mittel wird wiederum durch Personen, die sehr viele Stunden absolviert haben, nach oben verschoben.

Während sich die Fahrstunden mit dem Fahrlehrer oder der Fahrlehrerin und den privat begleiteten Fahrstunden in der «Vorher»-Gruppe in etwa die Waage halten (Median jeweils bei 20 Stunden), liegen die privat begleiteten Lernfahrten im Mittel mit 30 Stunden (Median) in der «Nachher»-Gruppe deutlich höher als die Fahrstunden mit dem Fahrlehrer oder der Fahrlehrerin mit 16 Stunden (Median). Die privat begleiteten Fahrstunden haben zwischen den Befragungswellen deutlich zugenommen, jene mit dem Fahrlehrer oder der Fahrlehrerin haben hingegen abgenommen.



Personen mit mehr als 150 Fahrstunden:

Vorher: 19 | Nachher: 43

Abbildung 3: Box-Plot der Anzahl privat begleiteter Fahrstunden, die während der Lernphase absolviert wurden, nach Befragungswelle «Vorher» und «Nachher» (Quelle: ASTRA, 2025)

Die Ergebnisse der Negativ-Binomial-Regression weisen für die «Nachher»-Gruppe einen geschätzten Regressionskoeffizienten von 0.32 aus (vgl. «Teilnehmer Nachher-Gruppe» in Tabelle 3). Dieser Wert ist statistisch signifikant, mit einem assoziierten p-Wert von unter 0.001. Dies bedeutet, dass die Anzahl der privat begleiteten Fahrstunden in der «Nachher»-Gruppe um 37.5 Prozent<sup>17</sup> bzw. 10.3 Fahrstunden höher ist als in der «Vorher»-Gruppe, wenn für das Geschlecht, die Sprachregion, die Beschäftigungssituation, den Grund, warum der Führerausweis benötigt wird, und die Ausbildung kontrolliert wird. Verglichen zu allen anderen im Modell verwendeten Variablen, ist die Befragungswelle («Teilnehmer Nachher-Gruppe» in Tabelle 3) die Variable mit dem höchsten signifikanten Effekt. Das heisst, auch die Ergebnisse der Negativ-Binomial-Regression bestätigen die Beobachtung, wonach die Zahl der privat begleiteten Fahrstunden seit Einführung der Neuregelung deutlich zugenommen hat.

Unabhängig davon, ob die Fahrstunden mit einer Fahrlehrerin bzw. einem Fahrlehrer oder privat begleitet absolviert wurden, gab die Mehrheit der Befragten an, dass sie während der Lernphase die Fahrstunden regelmässig absolviert haben. In der «Vorher»-Gruppe machten diese Angabe 73.7 Prozent der Befragten; in der «Nachher»-Gruppe lag der Anteil bei 63.5 Prozent. Der Anteil Befragte, die

<sup>17</sup> Berechnung:  $\exp(0.31875) - 1$

ihre Fahrstunden eher gegen Ende der Lernphase absolvierten, hat zwischen den Befragungswellen zugenommen (um 12.7 %-Punkte auf 31.0 %).

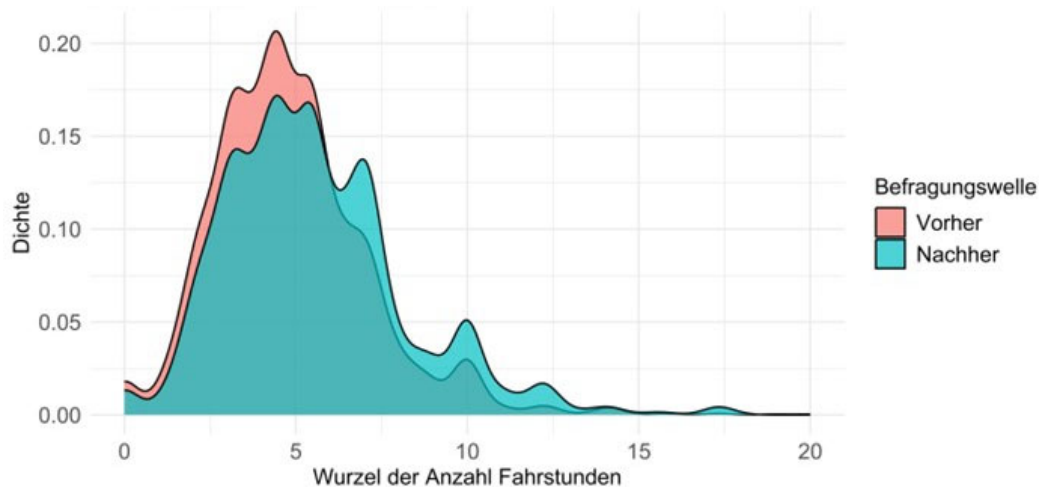


Abbildung 4: Dichte-Plot der Wurzel-transformierten Anzahl privat begleiteter Fahrstunden, die während der Lernphase absolviert wurden, nach Befragungswelle «Vorher» und «Nachher» (Quelle: ASTRA, 2025)

Tabelle 3: Resultat der Negativ-Binomial-Regression für die Anzahl privat begleiteter Fahrstunden während der Lernphase (Quelle: ASTRA, 2025)

Modellterm	Koeffizient	Std.Fehler	Teststatistik	p-Wert
(Intercept)	3.342	0.120	27.82	< 0.001
Teilnehmer Nachher-Gruppe	0.319	0.023	13.69	< 0.001
Geschlecht: männlich	-0.042	0.024	-1.73	0.084
Sprachregion: F	0.178	0.028	6.47	< 0.001
Sprachregion: I	0.258	0.066	3.93	< 0.001
Beschäftigungssituation: arbeitssuchend	0.111	0.110	1.01	0.312
Beschäftigungssituation: in Ausbildung	0.096	0.072	1.34	0.182
Beschäftigungssituation: berufstätig: (angestellt oder selbständig)	-0.043	0.080	-0.54	0.587
Beschäftigungssituation: Militär-/Zivildienst	0.054	0.104	0.52	0.606
Grund FA: Fahrten zur Arbeit / Ausbildung	-0.031	0.029	-1.05	0.293
Grund FA: geschäftliche Fahrten / berufliche Gründe	-0.033	0.054	-0.61	0.543
Grund FA: sowohl als auch	0.140	0.038	3.66	< 0.001
Ausbildung: Obligatorische Schule	-0.165	0.098	-1.68	0.094
Ausbildung: Berufliche Grundausbildung	-0.227	0.101	-2.25	0.024
Ausbildung: Gymnasium, Fachmittelschule	-0.102	0.099	-1.03	0.303
Ausbildung: Höhere Berufsbildung	-0.215	0.121	-1.77	0.076
Ausbildung: Fachhochschule, PH	-0.287	0.155	-1.85	0.065
Ausbildung: Universität / ETH / EPFL	-0.062	0.131	-0.47	0.636
Beobachtungen	5755			
Pseudo R <sup>2</sup> <sup>16</sup>	0.006			

## 4.2 Indikator 1.2: Fahrverhalten nach der praktischen Führerprüfung

### 4.2.1 Daten und Definitionen

Für die Beurteilung des Fahrverhaltens nach der bestandenen praktischen Führerprüfung wurden aus den Daten der Onlinebefragung (vgl. Fragebogen in Anhang A) ein «Fahrstil-Index» und ein «Gefahrenbewusstseins-Index» gebildet. Für den Fahrstil-Index wurden die Matrix-Frage F120 zum Fahrverhalten (umfasst 12 Likert-Items mit 5 Antwortmöglichkeiten), die Slider-Frage F190 zum eigenen Fahrstil (umfasst 2 Items mit Schieberegler) und die Matrix-Frage F330 zur Anpassung des Fahrstils in bestimmten Situationen (umfasst 4 Likert-Items mit 5 Antwortmöglichkeiten) gebündelt. Für den Gefahrenbewusstseins-Index wurden die 10 Items der Matrix-Frage F320 zum Gefahrenbewusstsein (mit 4 Antwortmöglichkeiten) verwendet.

Angaben zum Alter zum Zeitpunkt der Befragung, zum Geschlecht und zur Sprachregion stammen aus IVZ-Personen. Sie wurden für die im Rahmen der Onlinebefragung angeschriebenen Personen aus IVZ-Personen exportiert. Die Verknüpfung mit den Antworten aus der Onlinebefragung erfolgte pseudonymisiert über einen künstlich erzeugten Schlüssel.

Bei der Interpretation der Ergebnisse der Evaluation ist zu berücksichtigen, dass aufgrund des Evaluationsdesigns nicht eindeutig bestimmt werden kann, ob eine Kausalität zwischen den beobachteten Effekten und der Neuregelung besteht. So fällt der Untersuchungszeitraum in die Zeit der COVID-19-Pandemie und der Einfluss der Neuregelung kann nicht vom Einfluss weiterer gesetzlicher Anpassungen bei der Fahrausbildung (u. a. unbefristete Gültigkeit von Ausbildungen und Prüfungen) sowie von möglichen Effekten von Verkehrssicherheitskampagnen (u. a. «Kinder überraschen» des Fonds für Verkehrssicherheit FVS) isoliert werden.

### 4.2.2 Vorgehen bei der Wirkungsbeurteilung

Für jede befragte Person wurden anhand der Antworten auf die entsprechenden Fragen bzw. Items die Werte der beiden Indizes berechnet. Für jeden Index und pro Befragungswelle («Vorher», «Nachher») wurde dann aus den Index-Werten aller Befragten das arithmetische Mittel berechnet. Zur Wirkungsbeurteilung wurden die Mittelwerte beider Indizes zwischen den beiden Befragungswellen verglichen.

Für die Index-Bildung wurden die Items der relevanten Fragen jeweils normiert und gleichgewichtet in den jeweiligen Index aufgenommen. Beim Fahrstil-Index stehen tiefere Skalenwerte für einen sichereren Fahrstil (Minimalwert = 1) und höhere Skalenwerte für einen riskanteren Fahrstil (Maximalwert = 5). Beim Gefahrenbewusstseins-Index stehen tiefere Skalenwerte für ein höheres Gefahrenbewusstsein (Minimalwert = 1) und höhere Skalenwerte für ein tieferes Gefahrenbewusstsein (Maximalwert = 4). Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist ein defensiver Fahrstil (geringe Werte beim Fahrstil-Index) und ein hohes Gefahrenbewusstsein (geringe Werte beim Gefahrenbewusstseins-Index) geboten.

Zur Prüfung der internen Konsistenz der einzelnen Items eines Index wurde das «Cronbach Alpha» berechnet. Das Cronbach Alpha gibt an, ob die Items innerhalb eines Index dasselbe Konstrukt (z. B. Fahrstil) messen. Ein hoher Wert bedeutet, dass die Items gut zusammenpassen (homogen sind) und das gleiche Konstrukt erfassen. Zusätzlich wurde eine Item-Analyse mittels Item-Ausschluss durchgeführt. Dabei wurde geprüft, inwiefern sich das Cronbach Alpha insgesamt verändert, wenn jeweils ein Item aus dem Index entfernt wird. Ein Anstieg des Alpha-Werts bei Ausschluss eines Items kann darauf hinweisen, dass dieses Item für die Integration in den Index nicht geeignet ist. Der Fahrstil-Index weist ein Cronbach Alpha von 0.77 auf. Mit diesem Wert kann davon ausgegangen werden, dass der Index hinreichend zuverlässig ist, um Unterschiede in den Gruppen «Vorher» und «Nachher» zu untersuchen. Die Item-Analyse hat des Weiteren keine Auffälligkeiten gezeigt, weshalb alle Items im Index

belassen wurden. Das Cronbach Alpha beim Gefahrenbewusstseins-Index beträgt ebenfalls 0.77, weshalb die interne Konsistenz des Index gegeben ist. Als Ergebnis der Item-Analyse wurden wiederum alle Items im Index belassen.

Um den Einfluss der Neuregelung auf das Fahrverhalten quantifizieren zu können, wurde ein log-lineares Regressionsmodell geschätzt. Dabei wird jeweils der lineare Zusammenhang zwischen den logarithmierten Indizes (abhängige Variable) und den unabhängigen Variablen (Gruppenzugehörigkeit «Vorher» und «Nachher» und verschiedene Kontrollvariablen) bestimmt. Das log-lineare Regressionsmodell eignet sich zur Modellierung von metrischen abhängigen Variablen mit normalverteiltem Fehlerterm. Um die Normalverteilung des Fehlerterms zu gewährleisten, wurden die Indizes logarithmiert. Um Verzerrungen durch das Alter zum Zeitpunkt der Befragung (Angabe aus IVZ-Personen), das Geschlecht (Angabe aus IVZ-Personen), die Sprachregion (Angabe aus IVZ-Personen), die Beschäftigungssituation (S100 in Anhang A), den Grund, warum der Führerausweis benötigt wird (S110 in Anhang A), die höchste abgeschlossene Ausbildung (S120 in Anhang A), den Besuch eines Weiterbildungskurses (WAB-Kurs; F220 in Anhang A) und die Fahrhäufigkeit seit der bestandenen praktischen Führerprüfung<sup>18</sup> (F170 in Anhang A) zu vermeiden, wurden diese als Kontrollvariablen ins Modell aufgenommen. Für eine Übersicht über die verwendeten Variablen im Modell und die wichtigsten Kennzahlen siehe Tabelle 24 in Anhang C.

Es wurden folgende Hypothesen getestet:

**Nullhypothese  $H_0$ :** *Der logarithmierte Index-Wert ist in beiden Gruppen gleich.*

**Alternativhypothese  $H_1$ :** *Der logarithmierte Index-Wert unterscheidet sich zwischen den Gruppen.*

Bei einem p-Wert kleiner als 0.05 (bzw. 5 %) für den Modellterm «Teilnehmer Nachher-Gruppe» wird die Nullhypothese verworfen und die Alternativhypothese angenommen (es wird ein statistisch signifikanter Zusammenhang beobachtet). Bei einem p-Wert grösser oder gleich 0.05 (bzw. 5 %) kann die Nullhypothese nicht verworfen werden (es kann kein statistisch signifikanter Zusammenhang nachgewiesen werden).

Die aus dem Fragebogen verwendeten Fragen zur Erstellung der beiden Indizes liefern eine Schätzung, wie sich der betrachtete Fahrstil und das Gefahrenbewusstsein in der Realität darstellen könnten. Es ist anzunehmen, dass die Indizes den Fahrstil bzw. das Gefahrenbewusstsein nicht in allen Facetten vollständig oder perfekt widerspiegeln. Es ist aber davon auszugehen, dass allfällige systematische Verzerrungen zu beiden Befragungszeitpunkten in gleicher Weise auftreten und die Ergebnisse für die Beurteilung der Wirkung der Neuregelung gültig bleiben.

#### 4.2.3 Ergebnisse

Das arithmetische Mittel des Fahrstil-Index ist mit einem Wert von 1.82 (logarithmierter Wert: 0.59) für die «Vorher»-Gruppe und 1.83 (logarithmierter Wert: 0.60) für die «Nachher»-Gruppe nahezu gleich. Hinsichtlich des Fahrstils kann zwischen der «Vorher»-Gruppe und der «Nachher»-Gruppe kein signifikanter Unterschied nachgewiesen werden (vgl. «Teilnehmer Nachher-Gruppe» in Tabelle 4). Jüngere Lenkende weisen tendenziell einen riskanteren Fahrstil auf. Das Gleiche gilt für männliche Personen. Des Weiteren ist der Fahrstil von Personen in der Westschweiz eher sicherer als von Personen in der Deutschschweiz. Die Fahrhäufigkeit seit der bestandenen praktischen Führerprüfung scheint einen riskanteren Fahrstil zu fördern.

<sup>18</sup> Die Antwortkategorien zu Frage F170 wurden wie folgt numerisch kodiert: praktisch täglich = 6, mehrmals pro Woche = 5, ca. 1 Mal pro Woche = 4, 2-3 Mal pro Monat = 3, ca. 1 Mal pro Monat = 2, seltener = 1, nie = 0. Mit diesem Vorgehen wird die Annahme getroffen, dass die Abstände zwischen den Kategorien gleich gross sind.

**Tabelle 4: Ergebnis der Schätzung des log-linearen Regressionsmodells für den Fahrstil-Index (Quelle: ASTRA, 2025)**

Modellterm	Koeffizient	Std.Fehler	Teststatistik	p-Wert
(Intercept)	0.537	0.019	28.43	< 0.001
Teilnehmer Nachher-Gruppe	0.000	0.004	-0.12	0.907
Altersklasse 19	-0.012	0.004	-2.84	0.005
Altersklasse 20	-0.020	0.006	-3.37	0.001
Altersklasse 21-22 <sup>19</sup>	-0.031	0.008	-3.62	< 0.001
Geschlecht: männlich	0.041	0.004	11.22	< 0.001
Sprachregion: F	-0.032	0.004	-7.64	< 0.001
Sprachregion: I	-0.008	0.006	-1.29	0.198
Beschäftigungssituation: arbeitssuchend	-0.009	0.016	-0.57	0.572
Beschäftigungssituation: in Ausbildung	-0.011	0.011	-0.94	0.346
Beschäftigungssituation: berufstätig: (angestellt oder selbständig)	-0.009	0.012	-0.72	0.473
Beschäftigungssituation: Militär-/Zivildienst	-0.021	0.015	-1.43	0.153
Grund FA: Fahrten zur Arbeit / Ausbildung	0.002	0.005	0.36	0.722
Grund FA: geschäftliche Fahrten / berufliche Gründe	-0.007	0.008	-0.87	0.383
Grund FA: sowohl als auch	0.005	0.006	0.80	0.421
Ausbildung: Obligatorische Schule	0.008	0.014	0.60	0.548
Ausbildung: Berufliche Grundausbildung	0.007	0.014	0.51	0.611
Ausbildung: Gymnasium, Fachmittelschule	0.011	0.014	0.78	0.434
Ausbildung: Höhere Berufsbildung	0.003	0.017	0.19	0.849
Ausbildung: Fachhochschule, PH	0.031	0.024	1.28	0.201
Ausbildung: Universität / ETH / EPFL	0.012	0.018	0.64	0.523
WAB-Kurs: ja	0.006	0.004	1.61	0.106
Fahrhäufigkeit seit der Prüfung	0.011	0.002	6.73	< 0.001
Beobachtungen	5755			
R <sup>2</sup> <sup>20</sup>	0.062			

Das arithmetische Mittel des Gefahrenbewusstseins-Index ist mit einem Wert von 1.67 (logarithmierter Wert: 0.49) für die «Vorher»-Gruppe und 1.70 (logarithmierter Wert: 0.51) für die «Nachher»-Gruppe ebenfalls nahezu gleich. Die «Nachher»-Gruppe weist mit einem 1.5 Prozent höheren Index-Wert aus der Schätzung des log-linearen Regressionsmodells ein etwas tieferes Gefahrenbewusstsein auf (vgl. «Teilnehmer Nachher-Gruppe» in Tabelle 5). Die Differenz ist signifikant, die Stärke des Effekts allerdings sehr gering und aufgrund möglicher Störfaktoren («confounding factors») als nicht relevant einzustufen. Jüngere Lenkende weisen tendenziell ein tieferes Gefahrenbewusstsein auf. Das Gleiche gilt für männliche Personen. Des Weiteren ist das Gefahrenbewusstsein von Personen in der italienischsprachigen Schweiz eher höher als von Personen in der Deutschschweiz. Das Gefahrenbewusstsein scheint zu steigen, wenn der Führerausweis hauptsächlich für Fahrten zur Arbeit oder zur Ausbildung benötigt wird.

<sup>19</sup> Die Altersklassen 21 und 22 wurden aufgrund nur weniger Beobachtungen in der Altersklasse 22 in einer Klasse zusammengefasst.

<sup>20</sup> Zur Beurteilung der Modellgüte wurde das klassische R<sup>2</sup> berechnet. Das R<sup>2</sup> gibt den Anteil der log-transformierten abhängigen Variable an, der durch die unabhängigen Variablen des Modells erklärt wird. Ein Wert von beispielsweise 0.062 bedeutet, dass 6.2 Prozent der Varianz der log-transformierten abhängigen Variable durch das Modell erklärt werden.

**Tabelle 5: Ergebnis der Schätzung des log-linearen Regressionsmodells für den Gefahrenbewusstseins-Index (Quelle: ASTRA, 2025)**

Modellterm	Koeffizient	Std.Fehler	Teststatistik	p-Wert
(Intercept)	0.428	0.032	13.39	< 0.001
Teilnehmer Nachher-Gruppe	0.015	0.006	2.55	0.011
Altersklasse 19	-0.020	0.007	-2.88	0.004
Altersklasse 20	-0.041	0.010	-4.15	< 0.001
Altersklasse 21-22 <sup>19</sup>	-0.072	0.015	-4.81	< 0.001
Geschlecht: männlich	0.071	0.006	11.94	< 0.001
Sprachregion: F	0.000	0.006	-0.01	0.995
Sprachregion: I	-0.041	0.010	-4.30	< 0.001
Beschäftigungssituation: arbeitssuchend	-0.032	0.026	-1.22	0.224
Beschäftigungssituation: in Ausbildung	-0.004	0.017	-0.23	0.818
Beschäftigungssituation: berufstätig: (angestellt oder selbständig)	0.002	0.019	0.08	0.933
Beschäftigungssituation: Militär-/Zivildienst	-0.008	0.024	-0.34	0.735
Grund FA: Fahrten zur Arbeit / Ausbildung	-0.024	0.008	-2.98	0.003
Grund FA: geschäftliche Fahrten / berufliche Gründe	-0.009	0.013	-0.68	0.498
Grund FA: sowohl als auch	-0.009	0.010	-0.89	0.371
Ausbildung: Obligatorische Schule	0.047	0.025	1.91	0.056
Ausbildung: Berufliche Grundausbildung	0.041	0.025	1.62	0.106
Ausbildung: Gymnasium, Fachmittelschule	0.062	0.025	2.47	0.013
Ausbildung: Höhere Berufsbildung	0.042	0.029	1.44	0.150
Ausbildung: Fachhochschule, PH	0.031	0.032	0.98	0.330
Ausbildung: Universität / ETH / EPFL	0.075	0.030	2.52	0.012
WAB-Kurs: ja	-0.017	0.007	-2.64	0.008
Fahrhäufigkeit seit der Prüfung	0.003	0.003	0.92	0.356
Beobachtungen	5755			
R <sup>2</sup> <sup>20</sup>	0.044			

### 4.3 Indikator 1.3: Beteiligung in Gefahrenereignissen nach der praktischen Führerprüfung

#### 4.3.1 Daten und Definitionen

Für die Beurteilung der Wirksamkeit der Neuregelung hinsichtlich der Beteiligung der Zielgruppe in Gefahrenereignissen (d. h. Unfälle, heikle Situationen, Beinahe-Unfälle) nach der bestandenen praktischen Führerprüfung wurden Daten aus der Onlinebefragung verwendet und die Antworten der beiden Befragungswellen «Vorher» und «Nachher» miteinander verglichen.<sup>21</sup> Konkret wurden die Antworten zu den Fragen F270 (Beteiligung in einem Unfall), F290 (Unfallbeteiligte und Unfallverursacher) und F300 (Beteiligung in heiklen Situationen / Beinahe-Unfällen und Verursacher) aus dem Fragebogen (vgl. Anhang A) ausgewertet. Die Angaben beziehen sich bei F290 immer nur auf den letzten Unfall; bei F300 wird generell nach erlebten (und verursachten) heiklen Situationen und Beinahe-Unfällen ge-

<sup>21</sup> Die Teilnehmenden der Onlinebefragung waren nur selten in Unfälle involviert. Für belastbarere statistische Auswertungen wurde die Beteiligung der Teilnehmenden in Unfällen, heiklen Situationen und Beinahe-Unfällen zusammengefasst.

fragt. Die Angabe, ob die Person ein Gefahrenereignis selbst verursacht hat, wird aufgrund der Fragestellungen unterschätzt. Befragte können in ein Ereignis verwickelt gewesen sein, ein anderes aber auch selbst verursacht haben – in diesem Fall ist unklar, welche Antwortoption die Befragten bei Frage F300 gewählt haben («ja, selbst verschuldet» oder «ja, nicht selbst verschuldet»). Zudem entsteht eine weitere Unterschätzung, weil sich die Frage F290 ausschliesslich auf den letzten Unfall bezieht und somit frühere Unfälle (und das Verursachen der früheren Unfälle) unberücksichtigt bleiben.

Zur Untersuchung von Gefahrenereignissen wurden folgende zwei binäre Variablen gebildet:

- 1) Beteiligung in Gefahrenereignis: Diese Variable nimmt für eine Person den Wert 1 an, wenn die befragte Person in der Zeit nach der bestandenen praktischen Führerprüfung in mindestens ein Ereignis involviert war.<sup>22</sup> Bei allen anderen Personen nimmt die Variable den Wert 0 an.
- 2) Selbst verursachtes Gefahrenereignis: Diese Variable nimmt für eine Person den Wert 1 an, wenn die befragte Person in der Zeit nach der bestandenen praktischen Führerprüfung in mindestens ein Ereignis involviert war und dieses selbst verursacht hat.<sup>23</sup> Bei allen anderen Personen nimmt die Variable den Wert 0 an.

Bei der Interpretation der Ergebnisse der Evaluation ist zu berücksichtigen, dass aufgrund des Evaluationsdesigns nicht eindeutig bestimmt werden kann, ob eine Kausalität zwischen den beobachteten Effekten und der Neuregelung besteht. So fällt der Untersuchungszeitraum in die Zeit der COVID-19-Pandemie und der Einfluss der Neuregelung kann nicht vom Einfluss weiterer gesetzlicher Anpassungen bei der Fahrausbildung (u. a. Verkürzung der obligatorischen Weiterausbildung von zwei Tagen auf einen Tag, unbefristete Gültigkeit von Ausbildungen und Prüfungen) sowie von möglichen Effekten von Verkehrssicherheitskampagnen (u. a. «Kinder überraschen» des Fonds für Verkehrssicherheit FVS) isoliert werden.

#### 4.3.2 Vorgehen bei der Wirkungsbeurteilung

Um den Einfluss der Neuregelung auf die Beteiligung in mindestens einem Gefahrenereignis quantifizieren zu können, wurde eine logistische Regression durchgeführt. Dabei wurde geschätzt, wie sich verschiedene Einflussfaktoren auf die Wahrscheinlichkeit auswirken, dass eine Person in der Zeit nach der bestandenen praktischen Führerprüfung bis zum Zeitpunkt der Befragung in mindestens ein Gefahrenereignis involviert war. Die zentrale unabhängige Variable ist die Gruppenzugehörigkeit «Vorher» und «Nachher». Um Verzerrungen durch weitere Einflussfaktoren zu vermeiden, wurde zudem für das Geschlecht (Angabe aus IVZ-Personen), die Sprachregion (Angabe aus IVZ-Personen), die Beschäftigungssituation (S100 in Anhang A), den Grund, warum der Führerausweis benötigt wird (S110 in Anhang A), die höchste abgeschlossene Ausbildung (S120 in Anhang A) und die Fahrhäufigkeit seit der bestandenen praktischen Führerprüfung<sup>24</sup> (F170 in Anhang A) kontrolliert. Für eine Übersicht über die verwendeten Variablen im Modell und die wichtigsten Kennzahlen siehe Tabelle 24 in Anhang C.

Mit der logistischen Regression wurden folgende Hypothesen getestet:

**Nullhypothese  $H_0$ :** Die Wahrscheinlichkeit für die Beteiligung in mindestens einem Gefahrenereignis ist in beiden Gruppen gleich.

**Alternativhypothese  $H_1$ :** Die Wahrscheinlichkeit für die Beteiligung in mindestens einem Gefahrenereignis unterscheidet sich zwischen den Gruppen.

<sup>22</sup> Mindestens eine der beiden Fragen F270 oder F300 wurden mit «ja» beantwortet.

<sup>23</sup> «Selbstunfall» oder «selbst verschuldet» bei den Fragen F290 oder F300.

<sup>24</sup> Die Antwortkategorien zu Frage F170 wurden wie folgt numerisch kodiert: praktisch täglich = 6, mehrmals pro Woche = 5, ca. 1 Mal pro Woche = 4, 2-3 Mal pro Monat = 3, ca. 1 Mal pro Monat = 2, seltener = 1, nie = 0. Mit diesem Vorgehen wird die Annahme getroffen, dass die Abstände zwischen den Kategorien gleich gross sind.

Bei einem p-Wert kleiner als 0.05 (bzw. 5 %) für den Modellterm «Teilnehmer Nachher-Gruppe» wird die Nullhypothese verworfen und die Alternativhypothese angenommen (es wird ein statistisch signifikanter Zusammenhang beobachtet). Bei einem p-Wert grösser oder gleich 0.05 (bzw. 5 %) kann die Nullhypothese nicht verworfen werden (es kann kein statistisch signifikanter Zusammenhang nachgewiesen werden).

#### 4.3.3 Ergebnisse

Von den 2713 Befragten der «Vorher»-Gruppe haben 1088 Befragte bzw. 40.1 Prozent angegeben, in der Zeit nach der bestandenen praktischen Führerprüfung in mindestens ein Gefahrenereignis involviert gewesen zu sein. In der «Nachher»-Gruppe waren es 1273 bzw. 41.8 Prozent der 3042 Befragten, die angegeben haben, in der Zeit nach der bestandenen praktischen Führerprüfung in mindestens ein Gefahrenereignis involviert gewesen zu sein. Der Anteil der Befragten, der nach der praktischen Führerprüfung in ein Gefahrenereignis involviert war, bleibt sowohl vor als auch nach Inkrafttreten der Neuregelung in etwa auf gleichem Niveau. Die Ergebnisse aus der logistischen Regression zeigen, dass die Wahrscheinlichkeit für die Beteiligung in mindestens einem Gefahrenereignis bei Personen der «Nachher»-Gruppe höher ist; dieser Effekt ist aber sehr schwach und statistisch nicht signifikant (vgl. Tabelle 6).

**Tabelle 6:** Ergebnis der logistischen Regression für die Beteiligung in mindestens einem Gefahrenereignis (Quelle: ASTRA, 2025)

Modellterm	Koeffizient	Std.Fehler	Teststatistik	p-Wert
(Intercept)	-1.607	0.314	-5.12	< 0.001
Teilnehmer Nachher-Gruppe	0.046	0.058	0.79	0.428
Geschlecht: männlich	0.237	0.060	3.95	< 0.001
Sprachregion: F	0.124	0.067	1.86	0.063
Sprachregion: I	-0.498	0.098	-5.09	< 0.001
Beschäftigungssituation: arbeitssuchend	0.053	0.263	0.20	0.841
Beschäftigungssituation: in Ausbildung	-0.293	0.176	-1.67	0.095
Beschäftigungssituation: berufstätig: (angestellt oder selbständig)	-0.217	0.195	-1.11	0.267
Beschäftigungssituation: Militär-/Zivildienst	-0.106	0.255	-0.42	0.678
Grund FA: Fahrten zur Arbeit / Ausbildung	0.213	0.080	2.66	0.008
Grund FA: geschäftliche Fahrten / berufliche Gründe	0.150	0.135	1.12	0.264
Grund FA: sowohl als auch	0.449	0.099	4.55	< 0.001
Ausbildung: Obligatorische Schule	0.120	0.235	0.51	0.610
Ausbildung: Berufliche Grundausbildung	-0.053	0.242	-0.22	0.826
Ausbildung: Gymnasium, Fachmittelschule	0.087	0.237	0.37	0.713
Ausbildung: Höhere Berufsbildung	-0.058	0.288	-0.20	0.840
Ausbildung: Fachhochschule, PH	0.263	0.367	0.72	0.473
Ausbildung: Universität / ETH / EPFL	-0.274	0.311	-0.88	0.378
Fahrhäufigkeit seit der Prüfung	0.252	0.029	8.74	< 0.001
Beobachtungen	5755			
Pseudo R <sup>2</sup> <sup>16</sup>	0.035			

Personen in der italienischsprachigen Schweiz weisen ein tieferes Risiko auf, in mindestens ein Gefahrenereignis involviert zu sein, als Personen in der Deutschschweiz. Bei männlichen Lenkenden ist das

Risiko höher als bei weiblichen. Wird der Führerausweis entweder für Fahrten zur Arbeit / Ausbildung oder sowohl für Fahrten zur Arbeit / Ausbildung als auch für geschäftliche Fahrten / berufliche Gründe benötigt, steigt das Risiko ebenfalls an. Das Risiko ist des Weiteren höher bei einer höheren Fahrhäufigkeit.

Von den 2713 Befragten der «Vorher»-Gruppe haben 313 Befragte bzw. 11.5 Prozent angegeben, in der Zeit nach der bestandenen praktischen Führerprüfung in ein selbst verursachtes Gefahrenereignis involviert gewesen zu sein. In der «Nachher»-Gruppe waren dies 357 bzw. 11.7 Prozent der insgesamt 3042 Befragten. Die Wahrscheinlichkeit für die Beteiligung in einem selbst verursachten Gefahrenereignis ist in der «Nachher»-Gruppe minimal höher, unterscheidet sich aber statistisch nicht signifikant (vgl. Tabelle 7). Des Weiteren weisen männliche Lenkende ein höheres Risiko auf, nach der praktischen Führerprüfung ein Gefahrenereignis selbst zu verursachen.

**Tabelle 7:** *Ergebnis der logistischen Regression für die Beteiligung in einem selbst verursachten Gefahrenereignis (Quelle: ASTRA, 2025)*

Modellterm	Koeffizient	Std.Fehler	Teststatistik	p-Wert
(Intercept)	-2.662	0.556	-4.78	< 0.001
Teilnehmer Nachher-Gruppe	0.017	0.088	0.20	0.842
Geschlecht: männlich	0.227	0.090	2.52	0.012
Sprachregion: F	0.077	0.098	0.78	0.435
Sprachregion: I	-0.296	0.151	-1.96	0.050
Beschäftigungssituation: arbeitssuchend	0.017	0.386	0.04	0.966
Beschäftigungssituation: in Ausbildung	-0.236	0.246	-0.96	0.337
Beschäftigungssituation: berufstätig: (angestellt oder selbstständig)	-0.089	0.280	-0.32	0.751
Beschäftigungssituation: Militär-/Zivildienst	0.189	0.342	0.55	0.580
Grund FA: Fahrten zur Arbeit / Ausbildung	-0.094	0.124	-0.76	0.446
Grund FA: geschäftliche Fahrten / berufliche Gründe	-0.187	0.213	-0.87	0.382
Grund FA: sowohl als auch	-0.013	0.151	-0.08	0.933
Ausbildung: Obligatorische Schule	0.633	0.471	1.34	0.179
Ausbildung: Berufliche Grundausbildung	0.469	0.479	0.98	0.327
Ausbildung: Gymnasium, Fachmittelschule	0.773	0.472	1.64	0.102
Ausbildung: Höhere Berufsbildung	0.268	0.547	0.49	0.624
Ausbildung: Fachhochschule, PH	0.191	0.693	0.28	0.783
Ausbildung: Universität / ETH / EPFL	0.394	0.567	0.70	0.487
Fahrhäufigkeit seit der Prüfung	0.023	0.041	0.57	0.572
Beobachtungen	5755			
Pseudo R <sup>2</sup> <sup>16</sup>	0.007			

## 4.4 Indikator 1.4: Unfallrate nach der praktischen Führerprüfung

### 4.4.1 Daten und Definitionen

Für die Analyse der Auswirkungen auf die Unfallrate nach der bestandenen praktischen Führerprüfung wurden Daten zu den Führerausweisen aus IVZ-Personen und Strassenverkehrsunfall-Daten aus ISU verknüpft und ausgewertet.

Aus IVZ-Personen wurden die Inhaberinnen und Inhaber von LFA ermittelt, die im Alter von 17 bis 19 Jahren erstmals einen LFA der Kategorie B erworben haben (Zielgruppe der Neuregelung). Zur Identifikation von allgemeinen Trends im Unfallgeschehen (z. B. ein verändertes Mobilitätsverhalten) wurde die Analyse zusätzlich auf eine Kontrollgruppe angewandt. Damit sollte berücksichtigt werden, dass allgemeine Veränderungen im Unfallgeschehen nicht fälschlicherweise der Neuregelung zugewiesen werden. Als Kontrollgruppe wurden die Inhaberinnen und Inhaber von LFA ermittelt, die im Alter von 20 bis 22 Jahren erstmals einen LFA der Kategorie B erworben haben. Diese sind von der Neuregelung nicht betroffen. Die Ziel- und Kontrollgruppe unterscheiden sich im Alter, wodurch die Vergleichbarkeit grundsätzlich eingeschränkt ist. Die beiden Gruppen werden jedoch nicht direkt miteinander verglichen, sondern nur deren jeweilige Veränderungen zwischen dem «Vorher»- und «Nachher»-Zeitraum. Allgemeine Trends sollten beide Gruppen gleichermaßen beeinflussen, so dass die Vergleichbarkeit der Zielgruppe und der Kontrollgruppe grundsätzlich gegeben ist. Die Daten wurden für die Jahre 2019 und 2020 («Vorher»-Gruppe: Personen der Ziel- und Kontrollgruppe vor Inkrafttreten der Neuregelung) sowie 2021 und 2022 («Nachher»-Gruppe: Personen der Ziel- und Kontrollgruppe nach Inkrafttreten der Neuregelung) ermittelt. Bedingt durch die Neuregelung kann ausschliesslich die «Nachher»-Gruppe 17-Jährige umfassen. Die «Vorher»-Gruppe umfasst lediglich 18- und 19-Jährige. Personen mit Jahrgang 2003 wurden aufgrund der Übergangsbestimmungen von der Analyse ausgeschlossen. Die Daten wurden anschliessend mit den Unfalldaten verknüpft.

Bei den Unfalldaten wurden Unfälle mit Personenschaden (Unfälle mit Verletzten und / oder Getöteten) der Jahre 2019 bis 2024 betrachtet, bei denen die LFA-Inhaber und -Inhaberinnen der Ziel- und Kontrollgruppe Lenkende eines Personenwagens waren. Bei diesen Unfällen konnten die Personen der Ziel- und Kontrollgruppe als Lenkende des Personenwagens selbst verletzt oder getötet worden sein oder eine am Unfall beteiligte Person. 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 Fahrleistung, welche allerdings für diese Evaluation nicht zur Verfügung stand. Deshalb wurde die Anzahl Personen, die ihren LFA im Alter zwischen 17 und 19 Jahren (Zielgruppe) bzw. 20 und 22 Jahren (Kontrollgruppe) erworben haben, als Annäherung an die Exposition verwendet.

Zum Zeitpunkt des Unfalls waren die betrachteten Personen naturgemäss älter. Sie mussten zunächst die Lernphase (nach Inkrafttreten der Neuregelung mindestens ein Jahr) und die praktische Führerprüfung erfolgreich absolvieren.

Hat eine Person innerhalb des Jahres nach der bestandenen praktischen Führerprüfung mehrere Unfälle verursacht, dann wird jeder dieser Unfälle gezählt.

Für die Ziel- und Kontrollgruppe wurden jeweils zwei Unfallraten pro Zeitraum – «Vorher» und «Nachher» – berechnet:

- 1) Anzahl Unfälle mit Personenschaden im ersten Jahr nach der bestandenen praktischen Führerprüfung im Verhältnis zur Anzahl Personen der Ziel- bzw. Kontrollgruppe;
- 2) Anzahl selbst verursachte Unfälle mit Personenschaden im ersten Jahr nach der bestandenen praktischen Führerprüfung im Verhältnis zur Anzahl Personen der Ziel- bzw. Kontrollgruppe.

Die Neuregelung ist seit Anfang 2021 in Kraft. Die aus IVZ-Personen bestimmten Personen der Zielgruppe müssen nach Inkrafttreten der Neuregelung nach dem Erwerb des LFA die mindestens einjährige Lernphase absolvieren und die praktische Führerprüfung ablegen. Das heisst, die Zielgruppe kann im «Nachher»-Zeitraum frühestens ab 2022 potenziell in einen Unfall verwickelt gewesen sein. Für die «Nachher»-Gruppe stehen somit drei Unfalljahre (2022 bis 2024) zur Verfügung.

Für die Bildung der «Vorher»- und «Nachher»-Gruppe wurde bewusst ein Zeitraum von jeweils zwei Jahren gewählt (also 2019/2020 bzw. 2021/2022). Eine Ausweitung dieses Zeitraums wäre insbesondere bei der «Nachher»-Gruppe problematisch, da für Personen, die ihre Fahrausbildung nach 2022 begonnen haben, aufgrund der verfügbaren Unfalldaten nur eine unvollständige Beobachtungsdauer (Folgejahr nach der bestandenen praktischen Führerprüfung) vorliegen würde. 17-Jährige, die im Jahr 2022 den LFA erworben haben, beendeten frühestens im Jahr 2023 die mindestens einjährige Lernphase und absolvierten dann die praktische Führerprüfung; für die Berechnung der Unfallraten waren folglich Unfalldaten bis und mit 2024 erforderlich. Für einen zuverlässigen Vergleich der «Vorher»- und «Nachher»-Gruppe wurde für die «Vorher»-Gruppe ein analoges Vorgehen gewählt. Um Verzerrungen durch unterschiedlich lange Betrachtungszeiträume zu vermeiden, wurden folglich Unfälle nach 2022 bei der «Vorher»-Gruppe ignoriert, da für die «Nachher»-Gruppe nur drei abgeschlossene Unfalljahre vorliegen.

Trotz sorgfältiger Gruppeneinteilung verbleiben gewisse Einschränkungen hinsichtlich der Vergleichbarkeit. Während des Untersuchungszeitraums traten mehrere Änderungen in der Fahrausbildung in Kraft: der Verzicht auf den Automaten eintrag ab dem 1. Februar 2019, die Verkürzung des WAB-Kurses von zwei Tagen auf einen Tag per 1. Januar 2020 sowie die unbefristete Gültigkeit von Ausbildungen (Verkehrskundeunterricht) und Prüfungen (Theorieprüfung, praktische Führerprüfung) per 1. Januar 2021. Um potenzielle Verzerrungen durch den Verzicht auf den Automaten eintrag zu vermeiden, wurde die «Vorher»-Gruppe gezielt auf die Jahre 2019 und 2020 beschränkt. Dadurch ist sichergestellt, dass sowohl die «Vorher»- als auch die «Nachher»-Gruppe denselben rechtlichen Rahmenbedingungen bezüglich des Automaten eintrags unterlag. Weiter gilt es zu beachten, dass nicht alle Personen der «Vorher»-Gruppe von der Verkürzung des WAB-Kurses betroffen waren, was Einfluss auf die Vergleichbarkeit haben könnte. Ebenso kann nicht ausgeschlossen werden, dass einzelne Personen der «Nachher»-Gruppe von der unbefristeten Gültigkeit von Ausbildungen und Prüfungen profitierten. Aufgrund der zuvor geltenden Befristungen ist jedoch davon auszugehen, dass diese Änderungen nur in wenigen Fällen tatsächlich wirksam wurden und somit keinen systematischen Einfluss auf die Vergleichbarkeit der Gruppen hatten.

Ein weiterer Störfaktor könnte die COVID-19-Pandemie sein, die insbesondere in den Jahren 2020 und 2021 zu gesellschaftlichen Einschränkungen und einem veränderten Mobilitätsverhalten führte. Davon betroffen waren alle Gruppen, wobei die «Vorher»-Gruppe stärker eingeschränkt gewesen sein dürfte. Dies könnte zu einer tendenziellen Unterschätzung der tatsächlichen Unfallhäufigkeit in der «Vorher»-Gruppe führen. Einfluss könnten zudem Verkehrssicherheitskampagnen haben (z. B. «Kinder überraschen» des Fonds für Verkehrssicherheit FVS in den Jahren 2019 bis 2021).

#### 4.4.2 Vorgehen bei der Wirkungsbeurteilung

Zur Beurteilung, ob sich die Unfallraten in der «Vorher»- und «Nachher»-Gruppe signifikant unterscheiden, wurde ein exakter Poisson-Test durchgeführt. Der exakte Poisson-Test ist ein statistisches Verfahren, welches zwei Inzidenzraten (hier die Unfallraten der beiden Gruppen) vergleicht. Der Test beruht auf einem Binomial-Test und prüft, ob die beobachteten Unterschiede zwischen den Raten zweier unabhängiger Gruppen statistisch signifikant sind. Mit dem exakten Poisson-Test werden folgende Hypothesen getestet:

**Nullhypothese  $H_0$ :** Die Unfallrate ist in beiden Gruppen gleich (Ratenverhältnis = 1).

**Alternativhypothese  $H_1$ :** Die Unfallrate unterscheidet sich zwischen den Gruppen.

Bei einem p-Wert kleiner als 0.05 (bzw. 5 %) wird die Nullhypothese verworfen und die Alternativhypothese angenommen (es wird ein statistisch signifikanter Unterschied beobachtet). Bei einem p-Wert grösser oder gleich 0.05 kann die Nullhypothese nicht verworfen werden (es kann kein statistisch signifikanter Zusammenhang nachgewiesen werden).

#### 4.4.3 Ergebnisse

Die 131 722 Personen, die in den Jahren 2019 und 2020 («Vorher»-Gruppe) im Alter von 18 bis 19 Jahren erstmals einen LFA der Kategorie B erworben haben, waren im ersten Jahr nach der bestandenen praktischen Führerprüfung in 1030 Unfälle mit Personenschaden verwickelt bzw. hatten eine Unfallrate von 0.782 Prozent (vgl. Tabelle 8). Von der Zielgruppe selbst verursacht wurden dabei 765 Unfälle, was einer Unfallrate von 0.581 Prozent entspricht.

Die 92 037 Neulenkenden, die 2021 und 2022 («Nachher»-Gruppe) im Alter von 17 bis 19 Jahren erstmals einen LFA der Kategorie B erworben haben und von der Neuregelung betroffen waren, waren im ersten Jahr nach der bestandenen praktischen Führerprüfung in 588 Unfälle mit Personenschaden verwickelt bzw. hatten eine Unfallrate von 0.639 Prozent. Von der Zielgruppe selbst verursacht wurden dabei 453 Unfälle, was eine Unfallrate von 0.492 Prozent bedeutet.

Die Unfallraten der «Nachher»-Gruppe sind um 0.143 bzw. 0.089 Prozentpunkte geringer als bei der «Vorher»-Gruppe. Die Unfallraten haben somit um rund 18 bzw. 15 Prozent abgenommen. Die Unterschiede sind statistisch signifikant auf dem 5-Prozent-Niveau (p-Wert exakter Poisson-Test < 0.01).

**Tabelle 8:** Anzahl Personen der Zielgruppe, Anzahl Unfälle der Zielgruppe im ersten Jahr nach der praktischen Führerprüfung und Unfallrate im Total und eingegrenzt auf selbstverursachte Unfälle für den «Vorher»- und «Nachher»-Zeitraum sowie p-Wert des exakten Poisson-Tests (Quelle: ASTRA, 2025)

	«Vorher»		«Nachher»		p-Wert
	Anzahl	Unfallrate	Anzahl	Unfallrate	
Personen der Zielgruppe / Exposition	131 722		92 037		
Unfälle	1030	0.782 %	588	0.639 %	< 0.001
davon selbstverursacht	765	0.581 %	453	0.492 %	0.005

Die Kontrollgruppe im «Vorher»-Zeitraum umfasst insgesamt 25 846 Personen, die in den Jahren 2019 und 2020 im Alter von 20 bis 22 Jahren erstmals einen LFA der Kategorie B erworben haben (vgl. Tabelle 9). Die Kontrollgruppe im «Nachher»-Zeitraum umfasst insgesamt 20 303 Personen, die in den Jahren 2021 und 2022 im Alter von 20 bis 22 Jahren erstmals einen LFA der Kategorie B erworben haben. Bei der Kontrollgruppe zeigen sich im Gegensatz zur Zielgruppe keine signifikanten Unterschiede in den Unfallraten.

**Tabelle 9:** Anzahl Personen der Kontrollgruppe, Anzahl Unfälle der Kontrollgruppe im ersten Jahr nach der praktischen Führerprüfung und Unfallrate im Total und eingegrenzt auf selbstverursachte Unfälle für den «Vorher»- und «Nachher»-Zeitraum sowie p-Wert des Poisson-Tests (Quelle: ASTRA, 2025)

	«Vorher»		«Nachher»		p-Wert
	Anzahl	Unfallrate	Anzahl	Unfallrate	
Personen der Zielgruppe / Exposition	25 846		20 303		
Unfälle	141	0.546 %	100	0.493 %	0.476
davon selbstverursacht	105	0.406 %	77	0.379 %	0.655

#### 4.5 Beurteilung der Effekte der Neuregelung auf Fahrerfahrung, Fahrverhalten, Beteiligung in Gefahrenereignissen und Unfallrate nach der praktischen Führerprüfung (Indikatoren 1.1 bis 1.4)

Es wurde der Frage nachgegangen, ob die Lernphase von mindestens einem Jahr mit einer höheren Fahrerfahrung während der Lernphase verbunden ist und folglich zu einem sichereren Fahrverhalten, einer geringeren Beteiligung in Gefahrenereignissen und einer geringeren Unfallrate nach der bestandenen praktischen Führerprüfung führt.

Für die Beurteilung der **Fahrerfahrung während der Lernphase** wurden die Fahrstunden – mit Fahrlehrerin bzw. Fahrlehrer oder privat begleitet – aus der Onlinebefragung bei der Zielgruppe ausgewertet. Fahrstunden mit einer Fahrlehrerin oder einem Fahrlehrer sind nach Inkrafttreten der Neuregelung signifikant geringer als vor Einführung der Neuregelung. Die Differenz der durchschnittlichen Fahrstunden fällt mit einem Minus von 1.7 Stunden (auf 19.5 Stunden nach Inkrafttreten der Neuregelung) bzw. 8.0 Prozent gering aus. Vor Inkrafttreten der Neuregelung waren die Anzahl der Fahrstunden mit einer Fahrlehrerin bzw. einem Fahrlehrer und die Anzahl privat begleiteter Fahrstunden in etwa gleich hoch (gemessen am Median). Nach Inkrafttreten sind die privat begleiteten Fahrstunden deutlich höher als jene mit einer Fahrlehrerin oder einem Fahrlehrer. Die privat begleiteten Fahrstunden haben seit Inkrafttreten der Neuregelung signifikant zugenommen (auf durchschnittlich 37.5 Stunden). Das sind ca. 10 privat absolvierte Fahrstunden bzw. 36.9 Prozent mehr als vor Inkrafttreten der Neuregelung. Wird bei der Veränderung der Fahrstunden für weitere Einflussfaktoren (z. B. Geschlecht, Sprachregion) kontrolliert, dann ergibt sich eine Abnahme bei den Fahrstunden mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin von 1.4 Fahrstunden bzw. 6.6 Prozent und eine Zunahme bei den privat begleiteten Fahrstunden von 10.3 Fahrstunden bzw. 37.5 Prozent. Aus diesem Ergebnis kann gefolgert werden, dass die Neuregelung zu einer höheren Fahrerfahrung während der Lernphase führt. Die Befragten absolvieren ihre Fahrstunden – unabhängig ob mit Fahrlehrerin bzw. Fahrlehrer oder privat begleitet – mehrheitlich regelmässig verteilt über die gesamte Lernphase; der Anteil Befragte, die eher gegen Ende der Lernphase fahren, hat nach Einführung der Neuregelung allerdings zugenommen.

Die Daten für die Beurteilung des **Fahrverhaltens nach der praktischen Führerprüfung** stammen aus der Onlinebefragung. Bezogen auf den Fahrstil konnte auf Basis der Daten aus der Onlinebefragung kein signifikanter Unterschied vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung festgestellt werden. Hier sind es andere Faktoren wie u. a. das Alter (riskanterer Fahrstil bei jüngeren Befragten), das Geschlecht (riskanterer Fahrstil bei männlichen Befragten) oder die Fahrhäufigkeit, die einen signifikanten Einfluss auf den Fahrstil haben. Bezogen auf das Gefahrenbewusstsein wird nach Inkrafttreten der Neuregelung bei den Befragten ein leicht geringeres Gefahrenbewusstsein beobachtet. Der Effekt ist signifikant, aber schwach (Differenz von 1.5 %). Weitere Einflussfaktoren auf das Gefahrenbewusstsein sind wiederum u. a. das Alter (tieferes Gefahrenbewusstsein bei jüngeren Befragten) und das Geschlecht (tieferes Gefahrenbewusstsein bei männlichen Befragten). Der Effekt der Neuregelung auf das Fahrverhalten nach der bestandenen praktischen Führerprüfung ist somit bezogen auf den Fahrstil nicht nachweisbar; bezogen auf das Gefahrenbewusstsein zeigt sich ein nur sehr schwacher negativer Effekt. 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) oder Erinnerungseffekte (d.h. vergangene Ereignisse oder Verhaltensweisen werden nur mehr ungenau oder unvollständig wiedergegeben) könnten beispielsweise 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 daher dennoch gültig bleiben.

Für die Beurteilung der **Beteiligung in Gefahrenereignissen** wurden auf Basis der Daten aus der Onlinebefragung nebst der Beteiligung der Befragten in Unfällen (unabhängig davon, ob aus dem Unfall ein Sach- oder Personenschaden resultierte) auch die Beteiligung der Befragten in Beinahe-Unfällen

und heiklen Situationen berücksichtigt. Der Anteil jener Befragten, die in mindestens einem Gefahrenereignis beteiligt waren, liegt sowohl vor als auch nach Inkrafttreten der Neuregelung bei rund 40 Prozent. Ein statistisch signifikanter Unterschied zwischen den Befragungen ist nicht nachweisbar. Der Anteil selbst verursachter Gefahrenereignisse ist mit knapp 12 Prozent in beiden Befragungswellen deutlich geringer. Auch hier konnte kein statistisch signifikanter Effekt nachgewiesen werden. Mit den Daten aus der Onlinebefragung lässt sich somit kein signifikanter Effekt der Neuregelung auf die Beteiligung in Gefahrenereignissen nach der bestandenen praktischen Führerprüfung nachweisen.

Bei Personen, die im Alter von 17 bis 19 Jahren im Betrachtungszeitraum einen LFA erworben haben, ist die **Unfallrate** im ersten Jahr nach der bestandenen praktischen Führerprüfung nach Inkrafttreten der Neuregelung signifikant tiefer (um rund 18 %). Eine signifikant tiefere Unfallrate nach Inkrafttreten der Neuregelung zeigt sich auch bei den selbst verursachten Unfällen (um rund 15 %). Die Unfallraten bei der Kontrollgruppe haben sich nicht signifikant verändert. Dies spricht dafür, dass der Rückgang in der Zielgruppe nicht auf allgemeine Trends im Unfallgeschehen zurückzuführen ist.

In dieser Betrachtung nicht berücksichtigt sind jedoch mögliche weitere Einflussfaktoren, wie etwa andere Neuregelungen im Kontext mit der Fahrausbildung (z. B. Verkürzung WAB-Kurs von zwei Tagen auf einen Tag, unbefristete Gültigkeit von Ausbildungen und Prüfungen), die COVID-19-Pandemie und Verkehrssicherheitskampagnen.

## 5 Gefahrenereignisse und Unfallrate während der Lernphase

### 5.1 Indikator 2.1: Beteiligung in Gefahrenereignissen während der Lernphase

#### 5.1.1 Daten und Definitionen

Für die Beurteilung der Wirksamkeit der Neuregelung hinsichtlich der Beteiligung der Zielgruppe in Gefahrenereignissen (d. h. Unfälle, heikle Situationen, Beinahe-Unfälle) während der Lernphase wurden Daten aus der Onlinebefragung verwendet und die Antworten der beiden Befragungswellen «Vorher» und «Nachher» miteinander verglichen. Konkret wurden die Antworten zu den Fragen F60 (Beteiligung in einem Unfall), F80 (Unfallbeteiligte und Unfallverursacher) und F90 (Beteiligung in heiklen Situationen / Beinahe-Unfällen und Verursacher) aus dem Fragebogen (vgl. Anhang A) ausgewertet. Die Angaben beziehen sich bei F80 immer nur auf den letzten Unfall; bei F90 wird generell nach erlebten (und verursachten) heiklen Situationen und Beinahe-Unfällen gefragt. Die Angabe, ob die Person während der gesamten Lernphase ein Gefahrenereignis selbst verursacht hat, wird aufgrund der Fragestellungen unterschätzt. Befragte können in ein Ereignis verwickelt gewesen sein, ein anderes aber auch selbst verursacht haben – in diesem Fall ist es unklar, welche Antwortoption die Befragten bei Frage F90 gewählt haben («ja, selbst verschuldet» oder «ja, nicht selbst verschuldet»). Zudem entsteht eine weitere Unterschätzung, weil sich die Frage F80 ausschliesslich auf den letzten Unfall bezieht und somit frühere Unfälle (und das Verursachen der früheren Unfälle) unberücksichtigt bleiben.

Zur Untersuchung von Gefahrenereignissen wurden folgende zwei binäre Variablen gebildet:

- 1) Beteiligung in Gefahrenereignis: Diese Variable nimmt für eine Person den Wert 1 an, wenn die befragte Person während der Lernphase in mindestens ein Ereignis involviert war.<sup>25</sup> Bei allen anderen Personen nimmt die Variable den Wert 0 an.

<sup>25</sup> Mindestens eine der beiden Fragen F60 oder F90 wurden mit «ja» beantwortet.

- 2) Selbst verursachtes Gefahrenereignis: Diese Variable nimmt für eine Person den Wert 1 an, wenn die befragte Person während der Lernphase in mindestens ein Ereignis involviert war und dieses selbst verursacht hat.<sup>26</sup> Bei allen anderen Personen nimmt die Variable den Wert 0 an.

Bei der Interpretation der Ergebnisse der Evaluation ist zu berücksichtigen, dass aufgrund des Evaluationsdesigns nicht eindeutig bestimmt werden kann, ob eine Kausalität zwischen den beobachteten Effekten und der Neuregelung besteht. So fällt der Untersuchungszeitraum in die Zeit der COVID-19-Pandemie und der Einfluss der Neuregelung kann nicht vom Einfluss weiterer gesetzlicher Anpassungen bei der Fahrausbildung (u. a. unbefristete Gültigkeit von Ausbildungen und Prüfungen) sowie von möglichen Effekten von Verkehrssicherheitskampagnen (u. a. «Kinder überraschen» des Fonds für Verkehrssicherheit FVS) isoliert werden.

### 5.1.2 Vorgehen bei der Wirkungsbeurteilung

Zur Beurteilung, ob sich die Wahrscheinlichkeit für die Beteiligung in Gefahrenereignissen in der «Vorher»- und «Nachher»-Gruppe signifikant unterscheiden, wurde eine logistische Regression durchgeführt. Gegenüber dem Vorgehen bei Indikator 1.3 wurde die Kontrollvariable «Fahrhäufigkeit seit der praktischen Führerprüfung» (F170 in Anhang A) nicht verwendet. Das Vorgehen sowie die überprüften Hypothesen entsprechen ansonsten exakt jenen bei Indikator 1.3 (vgl. Kapitel 4.3.2).

### 5.1.3 Ergebnisse

Von den 2713 Befragten der «Vorher»-Gruppe haben 1002 Befragte bzw. 36.9 Prozent angegeben, während der Lernphase in mindestens ein Gefahrenereignis involviert gewesen zu sein. Von den 3042 Befragten der «Nachher»-Gruppe waren es 1149 Befragte bzw. 37.8 Prozent, die angegeben haben, während der Lernphase in mindestens ein Gefahrenereignis involviert gewesen zu sein. Die Ergebnisse aus der logistischen Regression zeigen, dass die Wahrscheinlichkeit für die Beteiligung in mindestens einem Gefahrenereignis während der Lernphase bei Personen der «Nachher»-Gruppe höher ist; dieser Effekt ist aber sehr schwach und statistisch nicht signifikant (vgl. Tabelle 10).

Des Weiteren weisen Personen in der italienischsprachigen Schweiz ein tieferes Risiko auf als Personen in der Deutschschweiz, während der Lernphase in mindestens ein Gefahrenereignis involviert zu sein. Verglichen mit Personen aus der Deutschschweiz, weisen Personen in der französischsprachigen Schweiz hingegen ein höheres Risiko auf. Befindet man sich in Ausbildung oder ist angestellt, dann ist das Risiko im Vergleich zu Nicht-Berufstätigen (ohne Arbeitssuchende) geringer. Wird der Führerausweis sowohl für Fahrten zur Arbeit / Ausbildung als auch für geschäftliche Fahrten / berufliche Gründe benötigt, ist das Risiko höher, während der Lernphase in mindestens ein Gefahrenereignis verwickelt zu sein.

Von den 2713 Befragten der «Vorher»-Gruppe haben 319 der Befragten bzw. 11.7 Prozent angegeben, während der Lernphase in ein Gefahrenereignis involviert gewesen zu sein und das Ereignis selbst verursacht zu haben. In der «Nachher»-Gruppe waren dies 320 bzw. 10.5 Prozent der 3042 Befragten. Die Wahrscheinlichkeit für die Beteiligung in einem selbst verursachten Gefahrenereignis ist in der «Nachher»-Gruppe etwas tiefer, unterscheidet sich aber statistisch nicht signifikant (vgl. Tabelle 11).

<sup>26</sup> «Selbstunfall» oder «selbst verschuldet» bei den Fragen F80 oder F90.

Tabelle 10: Ergebnis der logistischen Regression für die Beteiligung in mindestens einem Gefahrenergebnis (Quelle: ASTRA, 2025)

Modellterm	Koeffizient	Std.Fehler	Teststatistik	p-Wert
(Intercept)	-0.384	0.300	-1.28	0.201
Teilnehmer Nachher-Gruppe	0.026	0.058	0.44	0.659
Geschlecht: männlich	0.062	0.060	1.04	0.300
Sprachregion: F	0.210	0.066	3.18	0.001
Sprachregion: I	-0.210	0.094	-2.22	0.026
Beschäftigungssituation: arbeitssuchend	-0.374	0.267	-1.40	0.162
Beschäftigungssituation: in Ausbildung	-0.401	0.172	-2.34	0.019
Beschäftigungssituation: berufstätig: (angestellt oder selbständig)	-0.413	0.192	-2.15	0.032
Beschäftigungssituation: Militär-/Zivildienst	-0.456	0.256	-1.78	0.075
Grund FA: Fahrten zur Arbeit / Ausbildung	-0.027	0.073	-0.37	0.709
Grund FA: geschäftliche Fahrten / berufliche Gründe	0.132	0.133	1.00	0.319
Grund FA: sowohl als auch	0.231	0.094	2.45	0.014
Ausbildung: Obligatorische Schule	0.185	0.252	0.73	0.462
Ausbildung: Berufliche Grundausbildung	0.040	0.258	0.15	0.878
Ausbildung: Gymnasium, Fachmittelschule	0.170	0.253	0.67	0.503
Ausbildung: Höhere Berufsbildung	0.041	0.301	0.13	0.893
Ausbildung: Fachhochschule, PH	0.434	0.363	1.19	0.232
Ausbildung: Universität / ETH / EPFL	0.079	0.317	0.25	0.802
Beobachtungen	5755			
Pseudo R <sup>2</sup> <sup>16</sup>	0.005			

Tabelle 11: Ergebnis der logistischen Regression für die Beteiligung in einem selbst verursachten Gefahrenergebnis (Quelle: ASTRA, 2025)

Modellterm	Koeffizient	Std.Fehler	Teststatistik	p-Wert
(Intercept)	-2.495	0.574	-4.34	< 0.001
Teilnehmer Nachher-Gruppe	-0.103	0.089	-1.15	0.250
Geschlecht: männlich	0.010	0.092	0.11	0.915
Sprachregion: F	0.376	0.099	3.81	< 0.001
Sprachregion: I	0.025	0.143	0.17	0.862
Beschäftigungssituation: arbeitssuchend	-0.520	0.395	-1.31	0.189
Beschäftigungssituation: in Ausbildung	-0.482	0.218	-2.21	0.027
Beschäftigungssituation: berufstätig: (angestellt oder selbständig)	-0.255	0.253	-1.01	0.314
Beschäftigungssituation: Militär-/Zivildienst	-0.239	0.340	-0.70	0.483
Grund FA: Fahrten zur Arbeit / Ausbildung	-0.422	0.121	-3.48	0.001
Grund FA: geschäftliche Fahrten / berufliche Gründe	0.115	0.193	0.60	0.550
Grund FA: sowohl als auch	-0.450	0.171	-2.64	0.008
Ausbildung: Obligatorische Schule	0.826	0.511	1.62	0.106
Ausbildung: Berufliche Grundausbildung	0.680	0.517	1.31	0.189
Ausbildung: Gymnasium, Fachmittelschule	1.164	0.514	2.27	0.023
Ausbildung: Höhere Berufsbildung	0.493	0.586	0.84	0.401
Ausbildung: Fachhochschule, PH	1.132	0.633	1.79	0.074
Ausbildung: Universität / ETH / EPFL	1.119	0.578	1.93	0.053
Beobachtungen	5755			
Pseudo R <sup>2</sup> <sup>16</sup>	0.024			

Des Weiteren weisen Personen in der französischsprachigen Schweiz ein höheres Risiko auf als Personen in der Deutschschweiz, während der Lernphase in ein selbst verursachtes Gefahrenereignis involviert zu sein. Befindet man sich in Ausbildung, dann ist das Risiko im Vergleich zu Nicht-Berufstätigen (ohne Arbeitssuchende) geringer. Wird der Führerausweis für Fahrten zu Arbeit / Ausbildung oder sowohl für Fahrten zur Arbeit / Ausbildung als auch für geschäftliche Fahrten / berufliche Gründe benötigt, sinkt das Risiko, ein Gefahrenereignis während der Lernphase zu verursachen. Personen, deren höchste Ausbildung das Gymnasium oder eine Fachmittelschule ist, weisen ein höheres Risiko auf als Personen ohne abgeschlossene Ausbildung.

## 5.2 Indikator 2.2: Unfallrate während der Lernphase

### 5.2.1 Daten und Definitionen

Für die Analyse der Auswirkungen auf die Unfallrate während der Lernphase wurden wiederum Daten zu den Führerausweisen aus IVZ-Personen und Strassenverkehrsunfall-Daten aus ISU verknüpft und ausgewertet.

Aus IVZ-Personen wurden die Inhaberinnen und Inhaber von LFA ermittelt, die im Alter von 17 bis 19 Jahren erstmals einen LFA der Kategorie B erworben haben (Zielgruppe der Neuregelung). Zur Identifikation von allgemeinen Trends im Unfallgeschehen (z. B. ein verändertes Mobilitätsverhalten) wurde die Analyse zusätzlich auf eine Kontrollgruppe angewandt. Damit sollte berücksichtigt werden, dass allgemeine Veränderungen im Unfallgeschehen nicht fälschlicherweise der Neuregelung zugewiesen werden. Als Kontrollgruppe wurden die Inhaberinnen und Inhaber von LFA ermittelt, die im Alter von 20 bis 22 Jahren erstmals einen LFA der Kategorie B erworben haben. Diese sind von der Neuregelung nicht betroffen. Die Ziel- und Kontrollgruppe unterscheiden sich im Alter, wodurch die Vergleichbarkeit grundsätzlich eingeschränkt ist. Die beiden Gruppen werden jedoch nicht direkt miteinander verglichen, sondern nur deren jeweilige Veränderungen zwischen dem «Vorher»- und «Nachher»-Zeitraum. Allgemeine Trends sollten beide Gruppen aber gleichermassen beeinflussen, so dass die Vergleichbarkeit der Zielgruppe und der Kontrollgruppe grundsätzlich gegeben ist. Die Daten wurden für die Jahre 2019 und 2020 («Vorher»-Gruppe: Personen der Ziel- und Kontrollgruppe vor Inkrafttreten der Neuregelung) sowie 2021 und 2022 («Nachher»-Gruppe: Personen der Ziel- und Kontrollgruppe nach Inkrafttreten der Neuregelung) ermittelt. Bedingt durch die Neuregelung kann ausschliesslich die «Nachher»-Gruppe 17-Jährige umfassen. Die «Vorher»-Gruppe umfasst lediglich 18- und 19-Jährige. Personen mit Jahrgang 2003 wurden aufgrund der Übergangsbestimmungen von der Analyse ausgeschlossen. Diese Daten wurden anschliessend mit den Unfalldaten verknüpft.

Bei den Unfalldaten wurden Unfälle mit Personenschaden (Unfälle mit Verletzten und / oder Getöteten) der Jahre 2019 bis 2024 betrachtet, bei denen die LFA-Inhaber und -Inhaberinnen der Ziel- und Kontrollgruppe Lenkende eines Personenwagens waren und sich zum Unfallzeitpunkt in der Lernphase befanden. Bei diesen Unfällen konnten die Personen der Ziel- und Kontrollgruppe als Lenkende des Personenwagens selbst verletzt oder getötet worden sein oder eine am Unfall beteiligte Person. 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 Fahrleistung, welche allerdings für diese Evaluation nicht zur Verfügung stand. Deshalb wurde die Anzahl Personen, die ihren LFA im Alter zwischen 17 und 19 Jahren (Zielgruppe) bzw. 20 und 22 Jahren (Kontrollgruppe) erworben haben, als Annäherung an die Exposition verwendet.

Hat eine Person während der Lernphase mehrere Unfälle verursacht, dann wird jeder dieser Unfälle gezählt.

Für die Ziel- und Kontrollgruppe wurden jeweils zwei Unfallraten pro Zeitraum – «Vorher» und «Nachher» – berechnet:

- 1) Anzahl Unfälle mit Personenschaden während der Lernphase im Verhältnis zur Anzahl Personen der Ziel- bzw. Kontrollgruppe;
- 2) Anzahl selbst verursachter Unfälle mit Personenschaden während der Lernphase im Verhältnis zur Anzahl Personen der Ziel- bzw. Kontrollgruppe.

Die Neuregelung ist seit Anfang 2021 in Kraft. Die aus IVZ-Personen bestimmten Gruppen können ab dem Zeitpunkt des LFA-Erwerbs in einen Unfall verwickelt sein. Für die «Nachher»-Gruppen stehen somit vier Unfalljahre (2021 bis 2024) zur Verfügung. Um Verzerrungen durch unterschiedlich lange Betrachtungszeiträume zu vermeiden, wurden folglich Unfälle nach 2022 bei der «Vorher»-Gruppe ignoriert, da für die «Nachher»-Gruppe nur vier abgeschlossene Unfalljahre vorlagen. Für die Bildung der «Vorher»- und «Nachher»-Gruppe wurde analog zu Kapitel 4.4 ein Zeitraum von jeweils zwei Jahren gewählt (also 2019/2020 bzw. 2021/2022).

Bei vorliegender Gruppeneinteilung ist die Vergleichbarkeit der «Vorher»- und «Nachher»-Gruppe hinsichtlich der im Untersuchungszeitraum erfolgten Änderungen in der Fahrausbildung grösstenteils gegeben. So ist sichergestellt, dass beide Gruppen denselben rechtlichen Rahmenbedingungen bezüglich des Automatenetrags unterlagen. Da der WAB-Kurs erst nach Abschluss der Lernphase absolviert wird, ist zudem nicht von einer Beeinträchtigung durch dessen Verkürzung von zwei Tagen auf einen Tag auszugehen. Nicht ausgeschlossen werden kann, dass einzelne Personen in der «Nachher»-Gruppe von der unbefristeten Gültigkeit von Ausbildungen und Prüfungen profitieren. Aufgrund der zuvor geltenden Befristungen ist jedoch davon auszugehen, dass diese Änderung nur in wenigen Fällen tatsächlich wirksam wurde und somit keinen systematischen Einfluss auf die Vergleichbarkeit der Gruppen hatte.

Ein weiterer Störfaktor könnte die COVID-19-Pandemie sein, die insbesondere in den Jahren 2020 und 2021 zu gesellschaftlichen Einschränkungen und einer veränderten Mobilität führte. Davon betroffen waren alle Gruppen, wobei die «Vorher»-Gruppe stärker eingeschränkt gewesen sein dürfte. Dies könnte zu einer tendenziellen Unterschätzung der tatsächlichen Unfallhäufigkeit in der «Vorher»-Gruppe führen. Weitere Faktoren könnten Verkehrssicherheitskampagnen sein (z. B. «Kinder überraschen» des FVS in den Jahren 2019 bis 2021).

### 5.2.2 *Vorgehen bei der Wirkungsbeurteilung*

Zur Beurteilung, ob sich die Unfallraten in der «Vorher»- und «Nachher»-Gruppe signifikant unterscheiden, wurde ein exakter Poisson-Test durchgeführt. Das Vorgehen sowie die überprüften Hypothesen entsprechen exakt jenen bei Indikator 1.4 (vgl. Kapitel 4.4.2).

### 5.2.3 *Ergebnisse*

Die 131 722 Personen, die in den Jahren 2019 und 2020 («Vorher»-Gruppe) im Alter von 18 bis 19 Jahren erstmals einen LFA der Kategorie B erworben haben, waren während der Lernphase in 74 Unfälle mit Personenschaden verwickelt bzw. hatten eine Unfallrate von 0.056 Prozent (vgl. Tabelle 12). Von der Zielgruppe selbst verursacht wurden dabei 45 Unfälle, was einer Unfallrate von rund 0.034 Prozent entspricht.

Die 92 037 Personen, die 2021 und 2022 («Nachher»-Gruppe) im Alter von 17 bis 19 Jahren erstmals einen LFA der Kategorie B erworben haben und von der Neuregelung betroffen gewesen sind, waren in 51 Unfälle mit Personenschaden verwickelt bzw. hatten eine Unfallrate von 0.055 Prozent. Von der Zielgruppe selbst verursacht wurden dabei 28 Unfälle, was einer Unfallrate von rund 0.030 Prozent entspricht.

Die Unfallraten sind somit nahezu identisch. Relevante Unterschiede bei den Unfallraten der Zielgruppe sind aufgrund der Neuregelung nicht beobachtbar; die Unterschiede sind statistisch nicht signifikant (p-Wert exakter Poisson-Test > 0.05).

*Tabelle 12: Anzahl Personen der Zielgruppe, Anzahl Unfälle der Zielgruppe während der Lernphase und Unfallrate im Total und eingegrenzt auf selbstverursachte Unfälle für den «Vorher»- und «Nachher»-Zeitraum sowie p-Wert des exakten Poisson-Tests (Quelle: ASTRA, 2025)*

	«Vorher»		«Nachher»		p-Wert
	Anzahl	Unfallrate	Anzahl	Unfallrate	
Personen der Zielgruppe / Exposition	131 722		92 037		
Unfälle	74	0.056 %	51	0.055 %	1
<i>davon selbst verursacht</i>	<i>45</i>	<i>0.034 %</i>	<i>28</i>	<i>0.030 %</i>	<i>0.722</i>

Die Kontrollgruppe im «Vorher»-Zeitraum umfasst insgesamt 25 846 Personen, die in den Jahren 2019 und 2020 im Alter von 20 bis 22 Jahren erstmals einen LFA der Kategorie B erworben haben (vgl. Tabelle 13). Die Kontrollgruppe im «Nachher»-Zeitraum umfasst insgesamt 20 303 Personen, die in den Jahren 2021 und 2022 im Alter von 20 bis 22 Jahren erstmals einen LFA der Kategorie B erworben haben. Bei der Kontrollgruppe zeigen sich ebenfalls keine signifikanten Unterschiede in den Unfallraten.

*Tabelle 13: Anzahl Personen der Kontrollgruppe, Anzahl Unfälle der Kontrolle während der Lernphase und Unfallrate im Total und eingegrenzt auf selbstverursachte Unfälle für den «Vorher»- und «Nachher»-Zeitraum sowie p-Wert des Poisson-Tests (Quelle: ASTRA, 2025)*

	«Vorher»		«Nachher»		p-Wert
	Anzahl	Unfallrate	Anzahl	Unfallrate	
Personen der Zielgruppe / Exposition	25 846		20 303		
Unfälle	24	0.093 %	14	0.069 %	0.417
<i>davon selbstverursacht</i>	<i>13</i>	<i>0.050 %</i>	<i>7</i>	<i>0.034 %</i>	<i>0.503</i>

### **5.3 Beurteilung der Effekte der Neuregelung auf die Beteiligung in Gefahrenereignissen und auf die Unfallrate während der Lernphase (Indikatoren 2.1 und 2.2)**

Bei dieser Fragestellung wurde beurteilt, ob die Neuregelung die Beteiligung in Gefahrenereignissen und die Unfallrate der Zielgruppe während der Lernphase beeinflusst. Für die Beurteilung hinsichtlich der Beteiligung in Gefahrenereignissen wurden auf Basis der Daten aus der Onlinebefragung nebst der Beteiligung der Befragten in Unfällen (unabhängig davon, ob der Unfall in Sach- oder Personenschaden resultierte) auch die Beteiligung der Befragten in Beinahe-Unfällen und heiklen Situationen berücksichtigt. Der Anteil jener Befragten, die in mindestens einem Gefahrenereignis beteiligt waren, liegt bei knapp 37 bzw. 38 Prozent nach Inkrafttreten der Neuregelung. Ein statistisch signifikanter Unterschied zwischen den Befragungen ist nicht nachweisbar. Der Anteil selbst verursachter Gefahrenereignisse ist mit knapp 12 bzw. 11 Prozent deutlich geringer. Auch hier konnte kein signifikanter Effekt nachgewiesen werden. Mit den Daten aus der Onlinebefragung lässt sich somit kein signifikanter Effekt der Neuregelung auf die Beteiligung in Gefahrenereignissen während der Lernphase nachweisen.

Die Unfallrate auf Basis der polizeilich registrierten Unfälle ist das Verhältnis der Unfälle mit Personenschaden der Zielgruppe während der Lernphase zur Anzahl Personen der Zielgruppe (d. h. der Personen, die im Alter von 17 bis 19 Jahren im Betrachtungszeitraum einen LFA erworben haben). Die Unfallraten der Zielgruppe während der Lernphase sind sowohl vor als auch nach Inkrafttreten der Neuregelung nahezu identisch und unterscheiden sich nicht signifikant voneinander. Auch bei den Unfallraten von selbst verursachten Unfällen sind keine statistisch signifikanten Unterschiede vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung zu beobachten. Gleiches gilt für die Unfallraten der Kontrollgruppe. Mit den polizeilich registrierten Unfalldaten lässt sich somit kein signifikanter Effekt der Neuregelung auf die Unfallrate während der Lernphase nachweisen.

In dieser Betrachtung nicht berücksichtigt sind jedoch mögliche weitere Einflussfaktoren, wie etwa andere Neuregelungen im Kontext mit der Fahrausbildung (z. B. unbefristete Gültigkeit von Ausbildungen und Prüfungen), die COVID-19-Pandemie und Verkehrssicherheitskampagnen.

## **6 Altersverteilung und Verkehrsvolumen**

### **6.1 Indikator 3.1: Anzahl junge Erwachsene nach Alter beim Start der Lernphase**

#### *6.1.1 Daten und Definitionen*

Betrachtet werden alle Inhaberinnen und Inhaber von LFA der Kategorie B (Personenwagen) aus IVZ-Personen nach deren Alter bei Erhalt des ersten LFA der Kategorie B (LFA-Alter). Hierzu werden die persönliche Identifikationsnummer aus IVZ-Personen (PIN IVZ-Personen), das Geburtsdatum und das Ausstelldatum des frühesten LFA verwendet. Dabei wird eine Person zu dem Jahr gezählt, in dem sie den ersten LFA (= Start der Lernphase) erhalten hat. Es gibt Fälle, in denen der LFA bereits einige Tage vor Erreichen des Mindestalters (18 Jahre für den «Vorher»-Zeitraum bzw. 17 Jahre für den «Nachher»-Zeitraum) ausgestellt wurde. Bei diesen Personen wurde das Alter auf das Mindestalter aufgerundet.

Personen der Zielgruppe, bei denen relevante Angaben in IVZ-Personen fehlten (mehrheitlich das Ausstelldatum des Ausweises), wurden von der Auswertung ausgeschlossen (1875 Fälle bzw. 0.3 %).

#### *6.1.2 Vorgehen bei der Wirkungsbeurteilung*

Beobachtungszeitraum für die Wirkungsbeurteilung sind die Jahre 2018 bis 2024; das Jahr 2021 wird aufgrund von Übergangsbestimmungen in der Auswertung nicht berücksichtigt. Der Beobachtungszeitraum wird in den Zeitraum vor Inkrafttreten der Neuregelung («Vorher»; Jahre 2018 bis 2020) und in den Zeitraum nach Inkrafttreten der Neuregelung («Nachher»; Jahre 2022 bis 2024) unterteilt. Die Beurteilung der Neuregelung erfolgt deskriptiv mit einem «Vorher-Nachher-Vergleich». Betrachtet werden alle Personen, die im Beobachtungszeitraum ihren ersten LFA der Kategorie B erhalten haben. Eine Aufschlüsselung dieser Personen nach LFA-Alter soll aufzeigen, ob die Neuregelung der Lernphase zu wesentlichen Verschiebungen beim Start der Fahrausbildung geführt hat. Die Mehrheit der Lernfahrenden erwirbt den LFA in jungen Jahren (höchster Anteil beim jüngst möglichen Alter, d. h. 17 bzw. 18 Jahre). Bis zu einem LFA-Alter von 24 Jahren wird die Anzahl von Personen, die einen LFA erworben haben, nach Altersjahren ausgewiesen. Mit steigendem LFA-Alter sinkt die Anzahl von Personen deutlich. Aus diesem Grund werden nach dem LFA-Alter ab 25 Jahren Altersklassen gebildet.

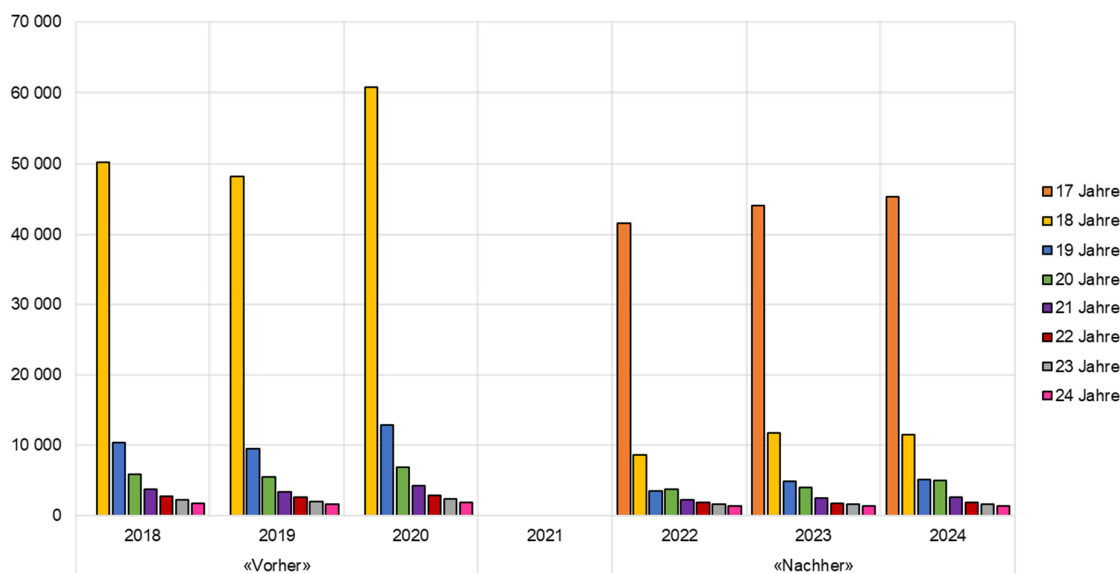
#### *6.1.3 Ergebnisse*

Im «Vorher»-Zeitraum haben 291 712 Personen ihren ersten LFA der Kategorie B erhalten. Aufgeteilt nach einzelnen Altersjahren sind es 54.6 Prozent der Personen mit einem LFA-Alter von 18 Jahren,

11.3 Prozent mit 19 Jahren und 6.3 Prozent mit 20 Jahren. Bei den 253 295 Personen im «Nachher»-Zeitraum sind es in 51.8 Prozent der Fälle Personen mit einem LFA-Alter von 17 Jahren, 12.6 Prozent mit 18 Jahren und 5.4 Prozent mit 19 Jahren (siehe Tabelle 14 und Abbildung 5).<sup>27</sup> Die Verteilung der Inhaber und Inhaberinnen von LFA ist für die beiden Beobachtungszeiträume vergleichbar, verschiebt sich für den «Nachher»-Zeitraum allerdings um knapp ein Jahr nach vorne.

**Tabelle 14: Inhaberinnen und Inhaber eines LFA nach LFA-Alter für die Jahre 2018 bis 2020 («Vorher») und für die Jahre 2022 bis 2024 («Nachher»); Quelle: ASTRA, 2025)**

LFA-Alter	«Vorher»					«Nachher»				
	2018	2019	2020	Σ	in %	2022	2023	2024	Σ	in %
<b>Total</b>	<b>92 561</b>	<b>89 300</b>	<b>109 851</b>	<b>291 712</b>	<b>100 %</b>	<b>79 150</b>	<b>85 974</b>	<b>88 171</b>	<b>253 295</b>	<b>100 %</b>
davon 17	-	-	-	-	-	41 628	44 079	45 402	131 109	51.8 %
davon 18	50 208	48 250	60 782	159 240	54.6 %	8 617	11 817	11 533	31 967	12.6 %
davon 19	10 375	9 599	12 946	32 920	11.3 %	3 539	4 865	5 177	13 581	5.4 %
davon 20	5 907	5 525	6 897	18 329	6.3 %	3 742	4 008	4 995	12 745	5.0 %
davon 21	3 809	3 466	4 318	11 593	4.0 %	2 355	2 539	2 632	7 526	3.0 %
davon 22	2 742	2 652	2 988	8 382	2.9 %	1 953	1 853	1 953	5 759	2.3 %
davon 23	2 272	2 102	2 430	6 804	2.3 %	1 672	1 687	1 627	4 986	2.0 %
davon 24	1 757	1 686	1 935	5 378	1.8 %	1 369	1 418	1 440	4 227	1.7 %
davon 25-34	10421	10265	11160	31846	10.9 %	8799	8414	8291	25 504	10.1 %
davon 35-44	3598	4023	4572	12193	4.2 %	3834	3601	3559	10 994	4.3 %
davon 45-54	1035	1258	1403	3696	1.3 %	1179	1168	1127	3 474	1.4 %
davon 55+	437	474	420	1331	0.5 %	463	525	435	1 423	0.6 %



**Abbildung 5: Inhaberinnen und Inhaber eines LFA nach LFA-Alter (bis 24 Jahre) für die Jahre 2018 bis 2020 («Vorher») und für die Jahre 2022 bis 2024 («Nachher»); Quelle: ASTRA, 2025)**

<sup>27</sup> Im «Nachher»-Zeitraum sind die Zahlen zu den LFA-Inhaberinnen und -Inhabern merklich geringer. Dies ist sehr wahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass viele Personen ihren Führerschein vor Inkrafttreten der Neuordnung absolvieren wollten.

## 6.2 Indikator 3.2: Anzahl Stunden nach Alter bei begleiteten Fahrten während der Lernphase

### 6.2.1 Daten und Definitionen

Datenquelle für diesen Indikator waren die Antworten zu den Fragen F10 und F180 aus dem Fragebogen der Onlinebefragung (vgl. Anhang A). Die Antworten zu Frage F10 beziehen sich auf die Anzahl Fahrstunden während der Lernphase mit einem Fahrlehrer bzw. einer Fahrlehrerin oder mit einem Privatauto und einer privaten Begleitperson (privat begleitete Fahrstunden). Aus der Befragung standen zudem Angaben zu den zurückgelegten Kilometern während der Lernphase zur Verfügung. Aufgrund der eingeschränkten Verlässlichkeit dieser Antworten (vgl. Kapitel 4.1.1) wird auf deren Auswertung verzichtet. Zudem wurden die Antworten von Frage F180 mit den zurückgelegten Kilometern seit der bestandenen praktischen Führerprüfung ausgewertet.

Die Frage F180 mit intervallskalierten Antwortkategorien war für die Befragten offensichtlich schwer abzuschätzen, so dass der Anteil der «weiss nicht»-Antworten relativ hoch ausfiel (F180: 17.7 %). Aufgrund der vielen «weiss nicht»-Antworten sind Angaben zu den zurückgelegten Kilometern mit Vorsicht zu interpretieren. Die Verwendung der Antworten dient ausschliesslich dem Zweck, mögliche systematische Unterschiede im Fahrverhalten nach der bestandenen praktischen Führerprüfung – bezogen auf die zurückgelegten Kilometer – sichtbar zu machen.

Die Antworten zu den Fahrstunden und den zurückgelegten Kilometern wurden nach Alter differenziert. Das Alter bezieht sich dabei auf den Zeitpunkt der Befragung (im Gegensatz zu anderen Indikatoren wie Indikator 3.1 oder 7.1, bei denen sich das Alter auf den Zeitpunkt des Erwerbs des LFA bezieht) und beinhaltet deshalb Werte von 18 bis 22 Jahren (Zeitpunkt der Befragung liegt ein halbes Jahr nach der bestandenen praktischen Führerprüfung). Das Alter wurde für jene Personen aus IVZ-Personen abgeleitet, die im Rahmen der Onlinebefragung angeschrieben wurden. Die Verknüpfung mit den Antworten aus der Onlinebefragung erfolgte pseudonymisiert über einen künstlich erzeugten Schlüssel.

Die Analyse umfasst 2713 Befragte in der «Vorher»-Befragung und 3042 Befragte in der «Nachher»-Befragung.

Bei der Interpretation der Ergebnisse der Evaluation ist zu berücksichtigen, dass aufgrund des Evaluationsdesigns nicht eindeutig bestimmt werden kann, ob eine Kausalität zwischen den beobachteten Effekten und der Neuregelung besteht. So fällt der Untersuchungszeitraum in die Zeit der COVID-19-Pandemie und der Einfluss der Neuregelung kann nicht vom Einfluss weiterer gesetzlicher Anpassungen bei der Fahrausbildung (u. a. unbefristete Gültigkeit von Ausbildungen und Prüfungen) sowie von möglichen Effekten von Verkehrssicherheitskampagnen (u. a. «Kinder überraschen» des Fonds für Verkehrssicherheit FVS) isoliert werden.

### 6.2.2 Vorgehen bei der Wirkungsbeurteilung

Die Fahrstunden und die zurückgelegten Kilometer wurden nach Alter differenziert und jeweils für die beiden Befragungswellen «Vorher» und «Nachher» verglichen. Die Wirkungsbeurteilung erfolgt auf Basis dieser deskriptiven Auswertung.

### 6.2.3 Ergebnisse

Bezogen auf das Total aller Fahrstunden (mit Fahrlehrer bzw. Fahrlehrerin oder privat begleitet) weisen jüngere Befragte in der «Vorher»-Gruppe tendenziell weniger Fahrstunden auf als ältere Befragte (vgl. Tabelle 15). In der «Nachher»-Gruppe sind die Fahrstunden insgesamt höher, und es ist kein deutlicher Alterseffekt zu erkennen. Befragte im Alter von 22 Jahren weisen hier sogar die geringsten

Fahrstunden auf; Grund dafür dürften Zufallsschwankungen sein, denn die Zahl der Befragten in dieser Gruppe ist mit 6 Personen sehr klein.

**Tabelle 15:** Total der Fahrstunden mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin und privat begleitet nach Alter zum Zeitpunkt der Befragung und Befragungswelle («Vorher» und «Nachher»; Quelle: ASTRA, 2025)

Alter	«Vorher»					«Nachher»				
	N	$\bar{x}$	$x_{med}$	$Q_1$	$Q_3$	N	$\bar{x}$	$x_{med}$	$Q_1$	$Q_3$
<b>Total</b>	<b>2713</b>	<b>48.6</b>	<b>41.0</b>	<b>30.0</b>	<b>60.0</b>	<b>3042</b>	<b>57.1</b>	<b>45.0</b>	<b>30.0</b>	<b>68.0</b>
davon 18	1361	43.4	40.0	28.0	54.0	2059	57.8	46.0	32.0	70.0
davon 19	848	51.8	44.0	30.0	60.0	694	56.5	45.0	30.0	65.0
davon 20	367	54.8	45.0	34.0	65.0	186	50.9	40.0	27.3	62.0
davon 21	111	64.9	52.0	37.0	80.0	97	58.7	48.1	34.0	64.1
davon 22	26	65.1	56.9	33.5	83.3	6	39.6	29.8	21.3	75.9

N = Anzahl Befragte,  $\bar{x}$  = Arithmetisches Mittel,  $x_{med}$  = Median,  $Q_1$  = 1. Quartil,  $Q_3$  = 3. Quartil

Werden ausschliesslich nur jene Fahrstunden betrachtet, die mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin absolviert wurden, dann zeigt sich für 18-Jährige eine Zunahme um 0.5 Stunden von durchschnittlich 17.8 Stunden bei der «Vorher»-Befragung auf 18.3 Stunden bei der «Nachher»-Befragung (vgl. Tabelle 16). Bei allen anderen Altersjahren zeigt sich im Mittel (gemessen am arithmetischen Mittel) hingegen eine Reduktion. Tendenziell absolvieren Befragte höheren Alters eher mehr Fahrstunden.

**Tabelle 16:** Anzahl der Fahrstunden mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin nach Alter zum Zeitpunkt der Befragung und Befragungswelle («Vorher» und «Nachher»; Quelle: ASTRA, 2025)

Alter	«Vorher»					«Nachher»				
	N	$\bar{x}$	$x_{med}$	$Q_1$	$Q_3$	N	$\bar{x}$	$x_{med}$	$Q_1$	$Q_3$
<b>Total</b>	<b>2713</b>	<b>21.2</b>	<b>20.0</b>	<b>12.0</b>	<b>26.0</b>	<b>3042</b>	<b>19.5</b>	<b>16.0</b>	<b>11.0</b>	<b>25.0</b>
davon 18	1361	17.8	16.0	11.0	24.0	2059	18.3	15.0	10.0	22.0
davon 19	848	23.3	20.0	14.0	30.0	694	21.8	20.0	12.0	26.0
davon 20	367	26.5	23.0	15.0	33.0	186	21.3	17.0	12.0	27.8
davon 21	111	28.6	25.0	15.0	35.0	97	26.9	25.0	15.0	30.1
davon 22	26	25.0	20.0	15.0	32.8	6	17.0	20.0	16.0	20.0

N = Anzahl Befragte,  $\bar{x}$  = Arithmetisches Mittel,  $x_{med}$  = Median,  $Q_1$  = 1. Quartil,  $Q_3$  = 3. Quartil

Die privat begleiteten Fahrstunden sind höher als jene mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin (vgl. Tabelle 16 und Tabelle 17). Das gilt für alle Altersjahre und für beide Befragungswellen. Mit Ausnahme der 21- und 22-Jährigen haben die privat begleiteten Fahrten bei den Befragten zwischen den Befragungswellen im Schnitt (gemessen am arithmetischen Mittel) zugenommen (vgl. Tabelle 17). Besonders hoch ist der Anstieg bei den 18-Jährigen.

Tabelle 18 zeigt die zurückgelegten Kilometer seit Absolvierung der bestandenen praktischen Führerprüfung. Zwischen den Befragungswellen lässt sich kein systematischer Unterschied (nach Alter) erkennen. Daraus lässt sich schliessen, dass Personen, die ihren LFA mit 17 Jahren erworben haben, nach erfolgreicher Absolvierung der praktischen Führerprüfung nicht mehr oder weniger Kilometer zurücklegen als zum Beispiel Personen mit 18 Jahren vor Inkrafttreten der Neuregelung.

**Tabelle 17: Anzahl privat begleiteter Fahrstunden nach Alter zum Zeitpunkt der Befragung und Befragungswelle («Vorher» und «Nachher»); Quelle: ASTRA, 2025)**

Alter	«Vorher»					«Nachher»				
	N	$\bar{x}$	$x_{med}$	$Q_1$	$Q_3$	N	$\bar{x}$	$x_{med}$	$Q_1$	$Q_3$
<b>Total</b>	<b>2713</b>	<b>27.4</b>	<b>20.0</b>	<b>10.0</b>	<b>30.0</b>	<b>3042</b>	<b>37.5</b>	<b>30.0</b>	<b>15.0</b>	<b>50.0</b>
davon 18	1361	25.5	20.0	10.0	30.0	2059	39.5	30.0	15.0	50.0
davon 19	848	28.4	20.0	10.0	35.0	694	34.7	25.0	10.0	45.0
davon 20	367	28.3	20.0	10.0	35.0	186	29.6	20.0	10.0	40.0
davon 21	111	36.3	20.0	10.0	50.0	97	31.8	20.0	10.0	40.3
davon 22	26	40.2	26.9	15.0	61.1	6	22.5	17.1	4.7	57.8

N = Anzahl Befragte,  $\bar{x}$  = Arithmetisches Mittel,  $x_{med}$  = Median,  $Q_1$  = 1. Quartil,  $Q_3$  = 3. Quartil

**Tabelle 18: Anteil gefahrener Kilometer (km) nach bestandener praktischer Führerprüfung nach Alter zum Zeitpunkt der Befragung und Befragungswelle in Prozent der Antworten («Vorher» und «Nachher»); Quelle: ASTRA, 2025)**

Alter	Anzahl Antworten ohne «weiss nicht»	Anteil gefahrener Kilometer (%)						
		davon < 500km (%)	davon 501-1000km (%)	davon 1001-2500km (%)	davon 2501-5000km (%)	davon 5001-7500km (%)	davon 7501-10000km (%)	davon > 10000km (%)
<b>«Vorher»</b>								
<b>Total</b>	<b>2240</b>	<b>18.6</b>	<b>19.1</b>	<b>20.3</b>	<b>17.6</b>	<b>10.4</b>	<b>6.5</b>	<b>7.4</b>
davon 18	1170	11.5	16.6	22.6	19.2	12.7	8.5	8.9
davon 19	683	21.5	22.6	18.6	17.8	8.4	4.7	6.4
davon 20	273	34.3	20.9	17.6	10.9	8.2	4.4	3.6
davon 21	90	42.0	19.2	12.2	16.0	2.9	1.3	6.5
davon 22	24	22.3	20.5	19.3	18.5	9.7	4.8	4.8
<b>«Nachher»</b>								
<b>Total</b>	<b>2500</b>	<b>16.6</b>	<b>18.5</b>	<b>21.9</b>	<b>17.8</b>	<b>11.1</b>	<b>6.2</b>	<b>7.8</b>
davon 18	1719	13.0	17.9	23.0	19.8	11.8	6.3	8.1
davon 19	554	24.1	18.4	18.3	15.8	9.3	6.3	7.8
davon 20	150	23.8	21.8	23.5	9.6	11.7	4.8	4.8
davon 21	72	26.6	25.7	21.3	5.5	7.4	6.7	6.7
davon 22	5	52.5	21.6	21.2	0.0	4.8	0.0	0.0

### 6.3 Indikator 3.3: Anteil Fahrten, die während der Lernphase zum Üben zusätzlich gefahren werden

#### 6.3.1 Daten und Definitionen

Für den Indikator wurden die Antworten zu Fragen F10 (Anzahl privat begleitete Fahrstunden) und F20 (privat begleitete Fahrstunden, die ausschliesslich zum Üben unternommen wurden) aus dem Fragebogen der Onlinebefragung (vgl. Anhang A) ausgewertet.

Die Antworten wurden nach Alter differenziert. Das Alter bezieht sich dabei auf den Zeitpunkt der Befragung (im Gegensatz zu anderen Indikatoren wie Indikator 3.1 oder 7.1, bei denen sich das Alter auf den Zeitpunkt des Erwerbs des LFA bezieht). Das Alter nimmt damit höhere Werte an und umfasst deswegen keine 17-Jährigen, dafür bis 22-Jährige. Das Alter wurde für jene Personen aus IVZ-Personen abgeleitet, die im Rahmen der Onlinebefragung angeschrieben wurden. Die Verknüpfung mit den Antworten aus der Onlinebefragung erfolgte pseudonymisiert über einen künstlich erzeugten Schlüssel.

Die Auswertung umfasst 2713 Befragte in der «Vorher»-Befragung und 3042 Befragte in der «Nachher»-Befragung. Von den Befragten wurden bei dieser Auswertung diejenigen ausgeschlossen, die keine privat begleiteten Fahrstunden unternommen haben («Vorher»-Befragung: 58 Befragte; «Nachher»-Befragung: 42 Befragte). Für den Indikator ist der Anteil der privat begleiteten Fahrstunden relevant, der zum Üben des Autofahrens unternommen wurde, daher sind Befragte ohne privat begleitete Fahrstunden hier nicht relevant.

Bei der Interpretation der Ergebnisse der Evaluation ist zu berücksichtigen, dass aufgrund des Evaluationsdesigns nicht eindeutig bestimmt werden kann, ob eine Kausalität zwischen den beobachteten Effekten und der Neuregelung besteht. So fällt der Untersuchungszeitraum in die Zeit der COVID-19-Pandemie und der Einfluss der Neuregelung kann nicht vom Einfluss weiterer gesetzlicher Anpassungen bei der Fahrausbildung (u. a. unbefristete Gültigkeit von Ausbildungen und Prüfungen) sowie von möglichen Effekten von Verkehrssicherheitskampagnen (u. a. «Kinder überraschen» des Fonds für Verkehrssicherheit FVS) isoliert werden.

### 6.3.2 Vorgehen bei der Wirkungsbeurteilung

Die Anzahl privat begleiteter Fahrstunden, die ausschliesslich für das Üben des Autofahrens unternommen worden sind, wurden ins Verhältnis zum Total der privat begleiteten Fahrstunden gesetzt. Dieser Anteil wurde nach Alter differenziert und jeweils für beide Befragungswellen »Vorher« und »Nachher« verglichen. Die Wirkungsbeurteilung erfolgt auf Basis dieser deskriptiven Auswertung.

### 6.3.3 Ergebnisse

Der mittlere Anteil von privat begleiteten Fahrstunden, die ausschliesslich zum Üben unternommen wurden, ist in der «Nachher»-Gruppe für alle Alterskategorien tiefer als in der «Vorher»-Gruppe (vgl. Tabelle 19).

*Tabelle 19: Anteil privat begleiteter Fahrstunden, die zum Üben zusätzlich gefahren werden (in Prozent) nach Alter zum Zeitpunkt der Befragung und Befragungswelle («Vorher» und «Nachher»); Quelle: ASTRA, 2025)*

Alter	«Vorher»					«Nachher»				
	N	$\bar{x}$	$x_{med}$	$Q_1$	$Q_3$	N	$\bar{x}$	$x_{med}$	$Q_1$	$Q_3$
<b>Total</b>	<b>2655</b>	<b>62.4</b>	<b>66.7</b>	<b>41.7</b>	<b>83.3</b>	<b>3000</b>	<b>54.8</b>	<b>50.0</b>	<b>30.0</b>	<b>80.0</b>
davon 18	1344	60.4	66.7	40.0	80.0	2035	52.2	50.0	26.7	77.1
davon 19	828	63.2	66.7	41.4	83.3	684	59.4	60.0	33.3	85.1
davon 20	351	66.3	70.0	50.0	90.0	180	62.7	66.2	50.0	87.2
davon 21	106	69.6	75.0	50.0	100.0	96	61.5	68.0	40.0	85.0
davon 22	26	58.8	56.2	40.0	82.8	5	53.9	65.2	47.9	73.9

N = Anzahl Befragte > 0 Fahrstunden,  $\bar{x}$  = Arithmetisches Mittel,  $x_{med}$  = Median,  $Q_1$  = 1. Quartil,  $Q_3$  = 3. Quartil

Am stärksten ist der Rückgang bei den 18-Jährigen von 60.4 auf 52.2 Prozent (arithmetisches Mittel) bzw. von 66.7 auf 50 Prozent (Median). Das heisst, in der «Nachher»-Gruppe werden vergleichsweise mehr Fahrten unternommen, welche die private Begleitperson ohnehin unternommen hätte (z. B. Freizeitfahrten oder Fahrten zum Einkaufen und nicht ausschliesslich Fahrten zum Üben des Autofahrens). In der «Nachher»-Gruppe sind es aber auch bei der Mehrheit der Befragten grösstenteils ausschliessliche Übungsfahrten (54.8 %).

#### **6.4 Beurteilung der Effekte der Neuregelung auf Altersverteilung und Verkehrsvolumen (Indikatoren 3.1 bis 3.3)**

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

Eine Auswertung der Daten von Inhaberinnen und Inhabern von LFA aus IVZ-Personen zeigt, dass die Altersverteilung beim Erwerb des Lernfahrausweises mit der Herabsetzung des Mindestalters weitgehend gleichbleibt, sich aber ziemlich genau um das eine Jahr nach vorne verschiebt. Führerausweis-anwärterinnen und -anwärter beginnen ihre Fahrausbildung also früher. Die Herabsetzung des Mindestalters auf 17 Jahre für den LFA-Erwerb führt somit zu einem höheren Verkehrsaufkommen.

Die längere Lernphase wird für mehr Lernfahrten genutzt (Anstieg der privat begleiteten Fahrstunden). Die Mehrheit der privat begleiteten Fahrstunden wurde ausschliesslich zum Üben des Autofahrens unternommen. Da diese Fahrten sonst nicht stattgefunden hätten, führen sie zu Mehrverkehr. Der Anteil Fahrstunden, der ausschliesslich zum Üben unternommen wird, ist zwar geringer bei der Zielgruppe nach Inkrafttreten der Neuregelung, der Anstieg der privat begleitet Fahrstunden überkompensiert aber diesen Effekt. Der daraus resultierende Mehrverkehr dürfte jedoch gering sein.

Mehrverkehr resultiert somit daraus, dass Führerausweis-anwärterinnen und -anwärter früher fahren und in der Lernphase mehr Fahrstunden absolvieren. Im Vergleich zum Gesamtverkehrsaufkommen dürfte dieser zusätzliche Mehrverkehr aber gering sein.<sup>28</sup>

## **7 Prüfungserfolg**

### **7.1 Indikator 4.1: Ergebnis des ersten Prüfungsversuchs bei der praktischen Führerprüfung nach Alter beim Erwerb des LFA**

#### *7.1.1 Daten und Definitionen*

Das Geburtsdatum, das Datum, an dem der LFA der Kategorie B erworben wurde und das Datum der bestandenen praktischen Führerprüfung der Kategorie B stammen aus IVZ-Personen. Aus diesen Angaben kann u. a. das Alter beim Erwerb des LFA bestimmt werden.

<sup>28</sup> Der Anteil der 17-Jährigen mit einem LFA 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.

Im Rahmen der Erhebung bei den kantonalen StVA (vgl. Kapitel 3.5.4) wurden für alle praktischen Führerprüfungen der Kategorie B im Zeitraum vom 1. Januar 2018 bis 31. Dezember 2024 der PIN IVZ-Personen, das Datum der praktischen Führerprüfung und das Ergebnis des Prüfungsversuchs (bestanden / nicht bestanden) erfasst. Aus diesen Daten lässt sich der Prüfungserfolg, definiert als das Bestehen des ersten Versuchs der praktischen Führerprüfung, ermitteln.

Aus Datenschutzgründen werden die Daten in einzelnen Kantonen nach einer gewissen Frist gelöscht. Bei folgenden StVA waren die Daten nicht für den gesamten Zeitraum vollständig verfügbar und reichten teils nicht bis zum 1. Januar 2018 zurück:

- Beim StVA des Kantons Aargau lagen die benötigten Daten erst ab dem 23. Juli 2018 vor.
- Beim StVA des Kantons Schaffhausen lagen die benötigten Daten erst ab dem 17. Januar 2019 vor.
- Beim StVA des Kantons Zürich lagen die benötigten Daten erst ab dem 27. Juli 2020 vor.

Das Mengengerüst aus allen bei den StVA erhobenen praktischen Führerprüfungen wurde auf Personen eingegrenzt, die im Untersuchungszeitraum ihren ersten Prüfungsversuch absolviert haben, von der Neuregelung betroffen waren, mit den Daten aus IVZ-Personen verknüpft werden konnten sowie vollständig und plausibel waren. Das Mengengerüst für die Auswertung und die ausgeschlossenen Fälle wird im Folgenden beschrieben; eine Übersicht nach Kanton bietet Tabelle 25 in Anhang E. Tabelle 26 in Anhang E listet das Total der erhobenen und mit IVZ-Personen verknüpfbaren Personen auf, die von der Auswertung berücksichtigt bzw. ausgeschlossen wurden.

Die Erhebung bei den StVA umfasste ein Mengengerüst von insgesamt 879 602 praktischen Führerprüfungen für den Zeitraum 2018 bis 2024. In 180 Fällen bzw. weniger als einem Promille aller Fälle waren die Angaben unvollständig (d. h. der PIN IVZ-Personen, das Datum der praktischen Führerprüfung oder das Ergebnis des Prüfungsversuchs fehlten). Diese 180 Fälle wurden aus dem Datensatz entfernt. Somit verbleiben 879 422 praktische Führerprüfungen, die von insgesamt 631 051 Personen absolviert wurden. 3 338 dieser Personen unternahmen Prüfungsversuche in mehr als einem Kanton. Da bei der Auswertung nur der erste Prüfungsversuch berücksichtigt wird, wurden diese Personen auch nur dem entsprechenden Kanton zugewiesen (bzw. bei den anderen Kantonen entfernt).

Die Daten aus der Erhebung wurden über den PIN IVZ-Personen mit den Daten aus IVZ-Personen verknüpft.<sup>29</sup> Damit kann die Verbindung zwischen dem Alter beim Erwerb des LFA und dem Ergebnis des ersten Prüfungsversuchs hergestellt werden. Bei der Auswertung zum Prüfungserfolg wurden nur jene Personen (bzw. nur jene PIN IVZ-Personen) berücksichtigt, die sowohl Daten aus der Erhebung bei den StVA als auch Daten in IVZ-Personen aufwiesen. Das Mengengerüst aus erhobenen und verknüpfbaren Daten umfasste 591 966 Personen.

Vom Mengengerüst wurden anschliessend jene Personen ausgeschlossen, bei denen die Daten unplausibel oder unvollständig waren oder bei denen das Datum der praktischen Führerprüfung aus der Erhebung von jenem aus IVZ-Personen abwich (vgl. dazu Tabelle 26 im Anhang E).

Die Zahl der für die Auswertung berücksichtigten Personen reduziert sich weiter durch den Ausschluss von (vgl. dazu Tabelle 26 in Anhang E):

- Personen, die unter die Ausnahmeregelung gemäss Artikel 22 Absatz 1<sup>bis</sup> VZV fallen und von der Mindestlerndauer befreit sind (vgl. Fussnote 6);

<sup>29</sup> Das StVA Graubünden konnte die Daten nicht mit dem PIN IVZ-Personen zur Verfügung stellen, sondern nur mit einer kantonalen Register-ID. Diese kann via eine Mapping-Tabelle in den PIN IVZ-Personen umgewandelt werden, jedoch war dies in 447 Fällen nicht möglich, weswegen diese 447 Fälle entfernt wurden.

- Personen mit einer Lernphase von mehr als zwei Jahren; um die Vergleichbarkeit sicherzustellen, werden Personen ausgeschlossen, die ihren ersten Prüfungsversuch nicht innerhalb von 24 Monaten mit ihrem ersten LFA machen<sup>30</sup>;
- Personen, für die nicht festgestellt werden kann, ob es sich um den ersten Prüfungsversuch handelt (Kantone AG, SH, ZH). Die Daten der praktischen Führerprüfung liegen nicht weit genug zurück vor, um sicherzustellen, dass es sich beim Prüfungsergebnis um den ersten Prüfungsversuch handelt. Da einzig für die Kantone AG, SH und ZH die Prüfungsdaten nicht bis zum 1. Januar 2018 zurückreichen, sind nur diese Kantone betroffen;
- Personen, die ihren ersten LFA vor 2018 erworben haben (ausserhalb des Untersuchungszeitraums);
- Personen, die ihren LFA nach 2022 erworben haben (da der LFA 24 Monate gültig ist, ist eine vollständige Betrachtung nur für LFA möglich, die bis zum 31. Dezember 2022 erworben wurden – vergleiche hierzu die Sensitivitätsanalyse in Anhang F);
- Personen, die in die Übergangsbestimmungen gemäss Art. 151/ Abs. 1<sup>bis</sup> VZV fallen (sie müssen die Mindestlernphase von einem Jahr nicht einhalten).

Es verbleibt somit ein Mengengerüst von 350 110 Personen. Zur Vermeidung von kantonalen Verzerrungen durch eine unvollständige Datenbasis werden die Daten der Kantone Aargau, Schaffhausen und Zürich ausgeschlossen (vgl. Sensitivitätsanalyse in Anhang F).

Für die Auswertung verbleibt somit ein Mengengerüst von 285 200 Personen. Nur der Prüfungserfolg dieser Personen wurde für die Wirkungsbeurteilung der Neuregelung berücksichtigt.

#### 7.1.2 Vorgehen bei der Wirkungsbeurteilung

Für die Wirkungsbeurteilung wird der Prüfungserfolg der Führerausweisanwärterinnen und -anwärter, die von der Neuregelung betroffen sind, vor und nach Inkrafttreten der neuen Bestimmungen verglichen. Die Auswertung erfolgt deskriptiv. Die «Vorher»-Gruppe umfasst Personen, die ihren LFA im Zeitraum vom 1. Januar 2018 bis 31. Dezember 2020 erworben haben; die «Nachher»-Gruppe umfasst Personen, die ihren LFA zwischen dem 1. Januar 2021 und dem 31. Dezember 2022 erworben haben. Der Untersuchungszeitraum «Nachher» ist somit kürzer.

Befanden sich zu einer Person mehrere Einträge zum Erwerb des LFA der Kategorie B (Personenwagen) in IVZ-Personen, so stützt sich die Gruppeneinteilung auf das Datum des ersten erworbenen LFA.

Für die Beurteilung des Prüfungserfolgs in Abhängigkeit vom Alter werden die Personen zudem nach Alter zum Zeitpunkt des Erwerbs des LFA (LFA-Alter) differenziert:

- LFA-Alter = 17 Jahre (17 Jahre beim Erwerb des LFA)
  - LFA-Alter = 18 Jahre (18 Jahre beim Erwerb des LFA)
  - LFA-Alter = 19 Jahre (19 Jahre beim Erwerb des LFA)
  - LFA-Alter = 20+ Jahre (ab vollendetem 20. Lebensjahres oder älter beim Erwerb des LFA)
- } LFA-Alter < 20 Jahre

Die Gruppe LFA-Alter = 20+ Jahre ist von der mindestens einjährigen Lernphase nicht betroffen. Diese Gruppe dient als Referenzgruppe bei der Beurteilung der Unterschiede zwischen den Gruppen «Vorher» und «Nachher».

<sup>30</sup> Gemäss Art. 16 Abs. 1 Bst. c VZV ist der LFA der Kategorie B 24 Monate gültig.

Da die Länge der Lernphase den Prüfungserfolg beeinflussen könnte, wird darüber hinaus zusätzlich nach der Dauer zwischen dem Erwerb des LFA und dem ersten Versuch der praktischen Führerprüfung, also der Lernfahrzeit (LFZ), differenziert. Folgende LFZ-Kategorien werden dabei im «Vorher-Nachher-Vergleich» betrachtet:

- LFZ ≤ 12 Monate (Absolvierung der praktischen Führerprüfung innerhalb von 12 Monaten seit Erwerb des LFA);
- 12 < LFZ ≤ 16 Monate (Absolvierung der praktischen Führerprüfung nach mehr als 12 Monaten seit Erwerb des LFA, aber maximal 16 Monate);
- 16 < LFZ ≤ 20 Monate (Absolvierung der praktischen Führerprüfung nach mehr als 16 Monaten seit Erwerb des LFA, aber maximal 20 Monate);
- 20 < LFZ ≤ 24 Monate (Absolvierung der praktischen Führerprüfung nach mehr als 20 Monaten seit Erwerb des LFA, aber maximal 24 Monate).

Für jede dieser Konstellationen wird der Anteil der Personen bestimmt, welche die praktische Führerprüfung im ersten Versuch bestanden haben.

Bei der Interpretation der Ergebnisse muss berücksichtigt werden, dass auch andere Faktoren den Prüfungserfolg beeinflusst haben könnten. Beispielsweise gab es im Jahr 2020 infolge der COVID-19-Pandemie Einschränkungen bei der Durchführung von Fahrstunden durch Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer sowie der praktischen Führerprüfungen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass durch den Ausschluss des Kantons Zürich der bevölkerungsreichste Kanton in der Auswertung nicht vertreten ist. Ebenfalls können weitere gesetzliche Anpassungen bei der Fahrausbildung (u. a. unbefristete Gültigkeit von Ausbildungen und Prüfungen) und allfällige Verkehrssicherheitskampagnen einen Einfluss haben.

### 7.1.3 Ergebnisse

Von den für die Wirkungsbeurteilung verbleibenden 285 200 Personen fallen 188 304 Personen in die «Vorher»-Gruppe und 96 896 Personen in die «Nachher»-Gruppe (siehe Tabelle 20). Von der «Vorher»-Gruppe haben 123 245 Personen bzw. 65.5 Prozent die praktische Führerprüfung beim ersten Prüfungsversuch bestanden; bei der «Nachher»-Gruppe waren es 65 540 Personen bzw. 67.6 Prozent. Die Erfolgsquote ist somit bei der «Nachher»-Gruppe leicht höher.

Werden ausschliesslich die von der Neuregelung betroffenen Personen betrachtet – also Personen mit Alter bis 20 Jahre beim Erwerb des LFA (LFA-Alter < 20 Jahre) – zeigt sich eine höhere Erfolgsquote beim ersten Prüfungsversuch in der «Nachher»-Gruppe. Mit 74.2 Prozent bei der «Nachher»-Gruppe im Vergleich zu 70.4 Prozent in der «Vorher»-Gruppe ist die Differenz grösser.

Die Gruppengrössen, also die absoluten Zahlen des Totals «Vorher» und des Totals «Nachher» lassen sich nicht vergleichen, da sich die Gruppen zeitlich nicht homogen und vergleichbar abgrenzen lassen. Es zeigt sich aber, dass der LFA in der Mehrheit der Fälle mit dem jüngst möglichen Alter erworben wird («Vorher»: 110 853 von 188 304 Personen bzw. 58.9 % mit 18 Jahren; «Nachher»: 50 240 von 96 896 Personen bzw. 51.8 % mit 17 Jahren) und auch die Erfolgsquote bei der praktischen Führerprüfung für diese Gruppe am höchsten ist («Vorher»: 71.8 % mit 18 Jahren; «Nachher»: 76.8 % mit 17 Jahren).

Bei Personen, welche den LFA mit 19 Jahren erworben haben, beträgt die Erfolgsquote sowohl in der «Nachher»-Gruppe als auch in der «Vorher»-Gruppe 63.0 Prozent. Für diese Altersgruppe sind also keine nennenswerten Unterschiede zu beobachten.

**Tabelle 20: Personen, welche die praktische Führerprüfung absolviert haben im Total und mit bestandenem ersten Prüfungsversuch nach LFA-Alter jeweils in der «Vorher»- und «Nachher»-Gruppe (Quelle: ASTRA, StVA, 2025)**

	«Vorher»			«Nachher»		
	Total	bestanden	in %	Total	bestanden	in %
<b>Total</b>	<b>188 304</b>	<b>123 245</b>	<b>65.5 %</b>	<b>96 896</b>	<b>65 540</b>	<b>67.6 %</b>
davon mit LFA-Alter < 20 Jahre	131 290	92 473	70.4 %	63 937	47 455	74.2 %
davon mit LFA-Alter = 17 Jahre	-	-	-	50 240	38 606	76.8 %
davon mit LFA-Alter = 18 Jahre	110 853	79 605	71.8 %	8 698	5 698	65.5 %
davon mit LFA-Alter = 19 Jahre	20 437	12 868	63.0 %	4 999	3 151	63.0 %
davon mit LFA-Alter 20+ Jahre	57 014	30 772	54.0 %	32 959	18 085	54.9 %

Personen, welche vor Inkrafttreten der Neuregelung den LFA mit 18 Jahren beantragt hätten, werden dies unter der Neuregelung zum Teil nun schon mit 17 Jahren tun. Werden die Personen mit LFA-Alter = 17 und 18 Jahre zusammengefasst, so ist die Erfolgsquote in der «Nachher»-Gruppe mit 75.2 Prozent höher als von denjenigen mit LFA-Alter = 18 Jahre in der «Vorher»-Gruppe mit 71.8 Prozent.

Tabelle 21 und Abbildung 6 zeigen die Erfolgsquote beim ersten Prüfungsversuch für die verschiedenen Konstellationen des LFA-Alters und der LFZ. Von allen 131 290 Personen in der «Vorher»-Gruppe, die mit LFA-Alter < 20 Jahren einen LFA erworben haben, haben 79 383 (entspricht 60.5 %; Zahl nicht in Tabelle 21) den ersten Versuch der praktischen Führerprüfung innerhalb von 12 Monaten absolviert und diesen auch bestanden (LFZ ≤ 12). Das bedeutet, dass bei der Mehrheit der von der Neuregelung betroffenen Führerausweiswärterinnen und -anwärtern die Einführung der Mindestlern-dauer von einem Jahr zu einer längeren Lernfahrzeit führt (was mit der Neuregelung auch beabsichtigt wurde).

Von allen 110 853 Personen mit LFA-Alter = 18 Jahre in der «Vorher»-Gruppe haben 70 297 (entspricht 63.4 %; Zahl nicht in Tabelle 21) den ersten Versuch der praktischen Führerprüfung innerhalb von einem Jahr absolviert und auch bestanden (LFZ ≤ 12). Ihr Prüfungserfolg liegt bei 73.1 Prozent. Von den 50 240 Personen mit LFA-Alter = 17 Jahre in der «Nachher»-Gruppe haben 30 826 (entspricht 61.4 %; Zahl nicht in Tabelle 21) den ersten Prüfungsversuch innerhalb der ersten vier Monate nach Ablauf der Mindestlernphase von einem Jahr absolviert und auch bestanden (12 < LFZ ≤ 16). Ihr Prüfungserfolg liegt bei 78.9 Prozent. Personen, welche die praktische Führerprüfung vor Inkrafttreten der Neuregelung innerhalb von 12 Monaten erfolgreich absolvierten, absolvierten diese nach Inkrafttreten der Neuregelung innerhalb von 12 bis 16 Monaten. Von den betrachteten Altersgruppen bestehen jüngere Personen die praktische Führerprüfung früher.

Für alle betrachteten Altersgruppen nimmt der Prüfungserfolg beim ersten Prüfungsversuch mit steigender Lernfahrzeit tendenziell ab. Die Gruppe der Personen mit LFA-Alter = 17 Jahre weist nicht nur im Total, sondern auch pro LFZ-Kategorie über alle Altersgruppen hinweg die höchste Erfolgsquote auf.

**Tabelle 21: Personen, welche die praktische Führerprüfung absolviert haben im Total und mit bestandenem ersten Prüfungsversuch nach LFA-Alter und nach LFZ jeweils in der «Vorher»- und «Nachher»-Gruppe (Quelle: ASTRA, StVA, 2025)**

LFZ in Monaten	«Vorher»			«Nachher»		
	Total	bestanden	in %	Total	bestanden	in %
<b>Total</b>	<b>188 304</b>	<b>123 245</b>	<b>65.5 %</b>	<b>96 896</b>	<b>65 540</b>	<b>67.6%</b>
davon LFZ ≤ 12	145 336	99 605	68.5 %	20 610	12 083	58.6%
davon 12 < LFZ ≤ 16	17 704	10 177	57.5 %	51 620	38 532	74.6%
davon 16 < LFZ ≤ 20	10 990	6 089	55.4 %	13 219	8 367	63.3%
davon 20 < LFZ ≤ 24	14 274	7 374	51.7 %	11 447	6 558	57.3%
<b>Total LFA-Alter &lt; 20 Jahre</b>	<b>131 290</b>	<b>92 473</b>	<b>70.4 %</b>	<b>63 937</b>	<b>47 455</b>	<b>74.2%</b>
davon LFZ ≤ 12	110 311	79 383	72.0 %	-	-	-
davon 12 < LFZ ≤ 16	9 917	6 294	63.5 %	47 154	36 241	76.9 %
davon 16 < LFZ ≤ 20	5 364	3 377	63.0 %	9 800	6 719	68.6 %
davon 20 < LFZ ≤ 24	5 698	3 419	60.0%	6 983	4 495	64.4%
<b>Total LFA-Alter = 17 Jahre</b>	-	-	-	<b>50 240</b>	<b>38 606</b>	<b>76.8%</b>
davon LFZ ≤ 12	-	-	-	-	-	-
davon 12 < LFZ ≤ 16	-	-	-	39 069	30 826	78.9%
davon 16 < LFZ ≤ 20	-	-	-	6 978	4 945	70.9%
davon 20 < LFZ ≤ 24	-	-	-	4 193	2 835	67.6%
<b>Total LFA-Alter = 18 Jahre</b>	<b>110 853</b>	<b>79 605</b>	<b>71.8%</b>	<b>8 698</b>	<b>5 698</b>	<b>65.5%</b>
davon LFZ ≤ 12	96 179	70 297	73.1 %	-	-	-
davon 12 < LFZ ≤ 16	7 267	4 692	64.6 %	5 256	3 586	68.2 %
davon 16 < LFZ ≤ 20	3 753	2 390	63.7 %	1 775	1 118	63.0 %
davon 20 < LFZ ≤ 24	3 654	2 226	60.9 %	1 667	994	59.6 %
<b>Total LFA-Alter = 19 Jahre</b>	<b>20 437</b>	<b>12 868</b>	<b>63.0 %</b>	<b>4 999</b>	<b>3 151</b>	<b>63.0 %</b>
davon LFZ ≤ 12	14 132	9 086	64.3 %	-	-	-
davon 12 < LFZ ≤ 16	2 650	1 602	60.5 %	2 829	1 829	64.7 %
davon 16 < LFZ ≤ 20	1 611	987	61.3 %	1 047	656	62.7 %
davon 20 < LFZ ≤ 24	2 044	1 193	58.4 %	1 123	666	59.3 %
<b>Total LFA-Alter = 20+ Jahre</b>	<b>57 014</b>	<b>30 772</b>	<b>54.0 %</b>	<b>32 959</b>	<b>18 085</b>	<b>54.9 %</b>
davon LFZ ≤ 12	35 025	20 222	57.7 %	20 610	12 083	58.6 %
davon 12 < LFZ ≤ 16	7 787	3 883	49.9 %	4 466	2 291	51.3 %
davon 16 < LFZ ≤ 20	5 626	2 712	48.2 %	3 419	1 648	48.2 %
davon 20 < LFZ ≤ 24	8 576	3 955	46.1 %	4 464	2 063	46.2 %

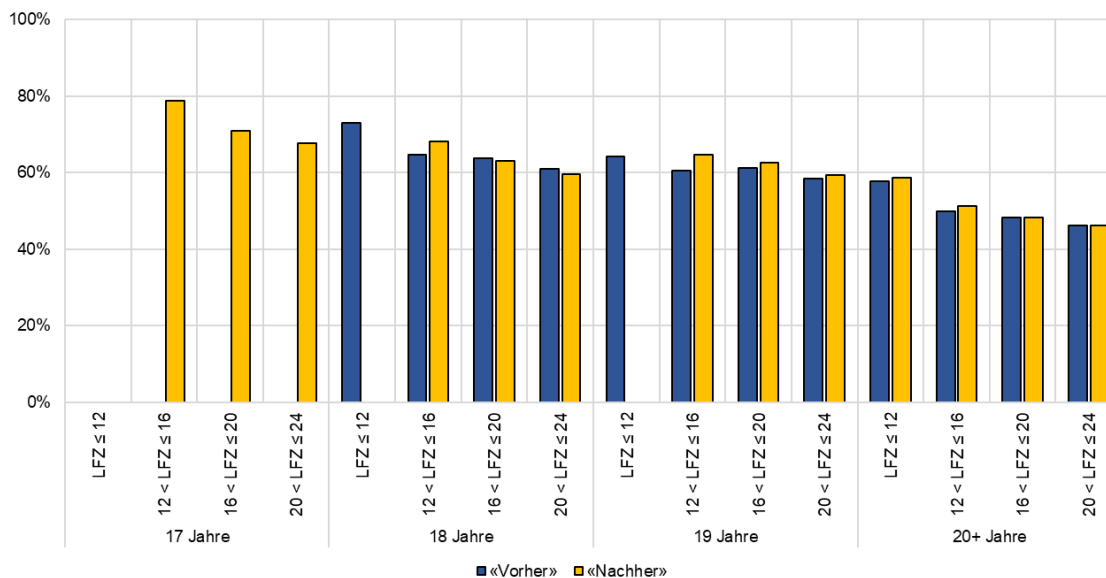


Abbildung 6: Anteil Personen mit bestandenem ersten Prüfungsversuch nach LFA-Alter und LFZ in Monaten jeweils in der «Vorher»- und «Nachher»-Gruppe (Quelle: ASTRA, StVA, 2025)

## 7.2 Beurteilung der Effekte der Neuregelung auf den Prüfungserfolg (Indikator 4.1)

Die Neuregelung der Lernphase sollte dahingehend beurteilt werden, ob der Prüfungserfolg bei der praktischen Führerprüfung bei Führerausweisanwärterinnen und -anwärtern, die mit 17 Jahren den LFA erwerben, wesentlich von anderen Altersgruppen abweicht. Die Wirkung der Neuregelung wurde bemessen am Bestehen des ersten Prüfungsversuchs bei der praktischen Führerprüfung von Führerausweisanwärterinnen und -anwärtern der Kategorie B (Personenwagen) nach Alter beim Erwerb des LFA.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Erfolgsquote beim ersten Prüfungsversuch der praktischen Führerprüfung bei den unter 20-Jährigen – also der Zielgruppe der Neuregelung – in der «Nachher»-Gruppe leicht höher ist. Dieses Ergebnis ist darauf zurückzuführen, dass in dieser Gruppe die Personen, die den LFA seit Inkrafttreten der Neuregelung im Alter von 17 Jahren erwarben, bei der praktischen Führerprüfung überdurchschnittlich erfolgreich waren. Die Erfolgsquote bei denjenigen, die den LFA mit 18 Jahren erwarben, 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. Grundsätzlich zeigt sich, dass der LFA in einer deutlichen Mehrheit der Fälle mit dem jüngst möglichen Alter erworben wird. Für die betrachteten Altersgruppen wird zudem beobachtet, dass je früher der LFA erworben wird, desto höher ist die Erfolgsquote bei der praktischen Führerprüfung. Die Neuregelung hat somit mit der Herabsetzung des Mindestalters auf 17 Jahre zum Führen von Personenwagen der Kategorie B dazu geführt, dass die Mehrheit der Führerausweisanwärterinnen und -anwärter den LFA früher erwirbt und diese Verschiebung bei der Mehrheit auch mit einem höheren Prüfungserfolg einhergeht. 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 zur Ausbildung zudem lern- und prüfungsgeübter sein als ältere.

Mit zunehmender Dauer der Lernphase nimmt der Prüfungserfolg tendenziell ab. Vor Inkrafttreten der Neuregelung hat eine deutliche Mehrheit der Führerausweisanwärterinnen und -anwärter den LFA mit

18 Jahren erworben. Diese haben die praktische Führerprüfung in rund 63 Prozent der Fälle beim ersten Versuch innerhalb eines Jahres erfolgreich absolviert. Seit Inkrafttreten der Neuregelung sind es jene Personen, die den LFA mit 17 Jahren erworben haben, die zur grössten und erfolgreichsten Gruppe gehören. Ca. 61 Prozent dieser Personen bestehen die praktische Führerprüfung beim ersten Versuch innerhalb der ersten vier Monate nach Ablauf der Mindestlernphase von einem Jahr (also innerhalb von 16 Monaten seit Erwerb des LFA); sie weisen in der «Nachher»-Gruppe den höchsten Prüfungserfolg auf (78.9 %). Der Prüfungserfolg dieser Gruppe ist auch höher als bei den 18-Jährigen vor Inkrafttreten der Neuregelung (71.8 %).

## 8 Administrativmassnahmen

### 8.1 Indikator 5.1: Anzahl Verwarnungen sowie Entzüge und deren Gründe

#### 8.1.1 Daten und Definitionen

Für die Analyse der Auswirkungen der Neuregelung auf die Administrativmassnahmen während der Lernphase und nach der praktischen Führerprüfung wurden Daten zu den Führerausweisen aus IVZ-Personen sowie Daten zu den Administrativmassnahmen aus IVZ-Massnahmen über den PIN IVZ-Personen verknüpft und ausgewertet.

Aus IVZ-Personen wurden die Inhaberinnen und Inhaber von LFA ermittelt, die im Alter von 17 bis 19 Jahren erstmals einen LFA der Kategorie B erworben haben (Zielgruppe der Neuregelung). Zur Identifikation von allgemeinen Trends bei den Administrativmassnahmen (z. B. eine veränderte Kontrolldichte der Polizei) wurde die Analyse zusätzlich auf eine Kontrollgruppe angewandt. Damit sollte berücksichtigt werden, dass allgemeine Veränderungen bei den Administrativmassnahmen nicht fälschlicherweise der Neuregelung zugewiesen werden. Als Kontrollgruppe wurden aus IVZ-Personen die Inhaberinnen und Inhaber von LFA ermittelt, die im Alter von 20 bis 22 Jahren erstmals einen LFA der Kategorie B erworben haben. Diese sind von der Neuregelung nicht betroffen. Die Ziel- und Kontrollgruppe unterscheiden sich im Alter, wodurch die Vergleichbarkeit grundsätzlich eingeschränkt ist. Die beiden Gruppen werden jedoch nicht direkt miteinander verglichen, sondern nur deren jeweilige Veränderungen zwischen dem «Vorher»- und «Nachher»-Zeitraum. Allgemeine Trends sollten beide Gruppen aber gleichermassen beeinflussen, so dass die Vergleichbarkeit der Zielgruppe und der Kontrollgruppe grundsätzlich gegeben ist. Die Daten wurden für die Jahre 2019 und 2020 («Vorher»-Gruppe: Personen der Ziel- und Kontrollgruppe vor Inkrafttreten der Neuregelung) sowie 2021 und 2022 («Nachher»-Gruppe: Personen der Ziel- und Kontrollgruppe nach Inkrafttreten der Neuregelung) ermittelt. Bedingt durch die Neuregelung kann ausschliesslich die «Nachher»-Gruppe 17-Jährige umfassen. Die «Vorher»-Gruppe umfasst lediglich 18- und 19-Jährige. Personen mit Jahrgang 2003 wurden aufgrund der Übergangsbestimmungen von der Analyse ausgeschlossen. Diese Daten aus IVZ-Personen wurden anschliessend mit den Daten der Administrativmassnahmen aus IVZ-Massnahmen verknüpft.

Bei den Administrativmassnahmen wurden Verwarnungen und Führerausweisentzüge bei der Ziel- und Kontrollgruppe betrachtet. Eine Verwarnung ist eine Administrativmassnahme infolge einer leichten Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsrecht, 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 Administrativmassnahme Fahrzeuge der entzogenen Kategorien nicht gefahren werden. Es werden die Verwarnungen und Entzüge der Jahre 2019 bis 2024 betrachtet und nur jene berücksichtigt, die für LFA und FAP verfügt wurden. Die Analyse ist begrenzt auf Fahrzeuge der Kategorie B, deshalb werden nur Verwarnungen und Entzüge berücksichtigt, die infolge einer Widerhandlung mit einem Fahrzeug der Kategorie B verfügt wurden.

Hat eine Person als Lenkende eines Personenwagens während der Lernphase oder während des Jahres nach der bestandenen praktischen Führerprüfung mehrere Verwarnungen bzw. Entzüge erhalten, dann wird sie pro Phase und Administrativmassnahmenart nur einmal gezählt. D. h. eine Person kann bei mehreren der vier Konstellation gezählt werden, aber bei jeder davon nur einmal.

Eine Administrativmassnahme kann aus unterschiedlichen Gründen verfügt werden. Von besonderem Interesse im Kontext mit der Neuregelung sind diejenigen Gründe, die als «Fahrfehler» betrachtet werden können. Es handelt sich dabei um die folgenden Gründe:

- Unaufmerksamkeit,
- Missachten des Vortritts,
- Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften,
- Nichtbeachten von Signalen,
- unzulässiges Überholen,
- ungenügender Abstand und
- andere, nicht näher spezifizierte Fahrfehler.

Die Analyse der Administrativmassnahmen wird zusätzlich auf jene Massnahmen mit Grund «Fahrfehler» eingegrenzt.

Die Neuregelung ist seit Anfang 2021 in Kraft. Während der Lernphase konnte bei der Zielgruppe ab dem Zeitpunkt des Erwerbs des LFA eine Verwarnung oder ein Entzug verfügt worden sein. Für die Lernphase der «Nachher»-Gruppe stehen somit vier Jahre (2021 bis 2024) zur Verfügung, in der die Zielgruppe potenziell eine Verwarnung oder einen Entzug erhalten haben könnte. Um Verzerrungen durch unterschiedlich lange Betrachtungszeiträume zu vermeiden, wurden für die «Vorher»-Gruppe ebenfalls vier Jahre – 2019 bis 2022 – für potenzielle Verwarnungen oder Entzüge betrachtet.

In der Auswertung betrachtet werden auch die Verwarnungen und Entzüge während des ersten Jahres nach der bestandenen praktischen Führerprüfung. Nach der Fahrausbildung stehen bei der «Nachher»-Gruppe die Jahre bis 2024 zur Verfügung, in der die Zielgruppe potenziell eine Verwarnung oder einen Entzug bezogen auf den FAP erhalten konnte. Um Verzerrungen durch unterschiedlich lange Betrachtungszeiträume zu vermeiden, wurden für die «Vorher»-Gruppe ausschliesslich Verwarnungen und Entzüge in Bezug auf den FAP für die Jahre bis 2022 berücksichtigt.

Die Personen der Ziel- und Kontrollgruppe mit einer Verwarnung oder einem Entzug wurden dem «Vorher»-Zeitraum sowie dem «Nachher»-Zeitraum zugeteilt. Zur Berücksichtigung der Exposition wurden die Personen der Ziel- und Kontrollgruppe mit einer Verwarnung oder einem Entzug jeweils pro Zeitraum in Relation zum Total der Ziel- bzw. Kontrollgruppe gesetzt, also zur Anzahl der Personen, die im Alter von 17 bis 19 Jahren bzw. 20 bis 22 Jahren einen LFA erworben haben. Mit der Exposition soll berücksichtigt werden, dass Personen in unterschiedlichen Zeitabschnitten («Vorher» und «Nachher») unterschiedlich häufig am Strassenverkehr teilnehmen. Für die Exposition müssten Daten zu den mit einem Personenwagen zurückgelegten Kilometern (Fahrleistung) der Ziel- bzw. Kontrollgruppe jeweils für diese Zeitabschnitte bekannt sein. Da diese Daten aber nicht zur Verfügung stehen, wird als Annäherung für die Exposition die Anzahl Personen der Ziel- bzw. Kontrollgruppe (Ausweisinhaberinnen und -inhaber von Personenwagen der Kategorie B) in diesen Zeitabschnitten herangezogen. Damit wird weitgehend ausgeschlossen, dass Veränderungen bei den Verwarnungen bzw. Entzügen auf Veränderungen in der Exposition zurückgeführt werden.

Für beide Gruppen – «Vorher» und «Nachher» – wurden die folgenden Anteile berechnet, jeweils für das Total der Verwarnungen und Entzüge sowie für jene Verwarnungen und Entzüge, die auf einen Fahrfehler zurückzuführen sind:

- 1) Anteil der Personen mit einem LFA, gegen die während der Lernphase als Personenwagen-Lenkende eine Verwarnung verfügt wurde;
- 2) Anteil der Personen mit einem LFA, gegen die während der Lernphase als Personenwagen-Lenkende ein Entzug verfügt wurde;
- 3) Anteil der Personen mit einem FAP, gegen die im ersten Jahr nach der praktischen Führerprüfung als Personenwagen-Lenkende eine Verwarnung verfügt wurde;
- 4) Anteil der Personen mit einem FAP, gegen die im ersten Jahr nach der praktischen Führerprüfung als Personenwagen-Lenkende ein Entzug verfügt wurde.

Bei vorliegender Gruppeneinteilung ist die Vergleichbarkeit der «Vorher»- und «Nachher»-Gruppe hinsichtlich der im Untersuchungszeitraum erfolgten Änderungen in der Fahrausbildung weitestgehend gegeben. Es sollte weder die «Vorher»- noch die «Nachher»-Gruppe von der Verkürzung des WAB-Kurs von zwei Tagen auf einen Tag betroffen sein, da dieser erst nach der bestandenen praktischen Führerprüfung zu absolvieren ist bzw. aufgrund der Übergangsbestimmungen auch die «Vorher»-Gruppe nur einen Tag absolvieren musste. Nicht ausgeschlossen werden kann, dass einzelne Personen in der «Nachher»-Gruppe von der unbefristeten Gültigkeit von Ausbildungen und Prüfungen profitieren. Aufgrund der zuvor geltenden Befristungen ist jedoch davon auszugehen, dass diese Änderung nur in wenigen Fällen tatsächlich wirksam wurde und somit keinen systematischen Einfluss auf die Vergleichbarkeit der Gruppen hatte. Bei der Interpretation der Ergebnisse der Evaluation ist allerdings zu berücksichtigen, dass der Untersuchungszeitraum in die Zeit der COVID-19-Pandemie fällt. Ebenfalls könnten allfällige Verkehrssicherheitskampagnen (z. B. «Kinder überraschen» des FVS in den Jahren 2019 bis 2021) zu Verzerrungen führen.

### 8.1.2 Vorgehen bei der Wirkungsbeurteilung

Zur Beurteilung, ob sich der Anteile der Personen, die eine Verwarnung oder einen Entzug erhalten haben, in der «Vorher»- und «Nachher»-Gruppe signifikant unterscheiden, wurde ein exakter Poisson-Test durchgeführt. Das Vorgehen entspricht exakt jenem bei Indikator 1.4 (vgl. Kapitel 4.4.2). Mit dem exakten Poisson-Test werden folgende Hypothesen getestet:

**Nullhypothese  $H_0$ :** *Der Anteil der Personen mit einer Verwarnung bzw. einem Entzug ist in beiden Gruppen gleich.*

**Alternativhypothese  $H_1$ :** *Der Anteil der Personen mit einer Verwarnung bzw. einem Entzug unterscheidet sich zwischen den Gruppen.*

### 8.1.3 Ergebnisse

Die Zielgruppe im «Vorher»-Zeitraum umfasst insgesamt 131 722 Personen, die in den Jahren 2019 und 2020 im Alter von 18 bis 19 Jahren erstmals einen LFA der Kategorie B erworben haben (vgl. Tabelle 22). Die Zielgruppe im «Nachher»-Zeitraum umfasst insgesamt 92 037 Personen, die in den Jahren 2021 und 2022 im Alter von 17 bis 19 Jahren erstmals einen LFA der Kategorie B erworben haben. Der Anteil der Personen mit einem LFA, gegen die während der Lernphase eine Verwarnung verfügt wurde, liegt im «Vorher»-Zeitraum bei 0.031 und im «Nachher»-Zeitraum bei 0.045 Prozent. Die beiden Gruppen unterscheiden sich nicht signifikant voneinander. Wird eingeschränkt auf Verwarnungen, die auf einen Fahrfehler zurückzuführen sind, dann zeigt sich eine signifikante Erhöhung. Die Zahlen bei den Verwarnungen sind dabei sehr klein, und es ist von Zufallsschwankungen auszugehen. Hingegen ist der Anteil Personen mit einem LFA, gegen die während der Lernphase ein Entzug verfügt wurde, von 0.238 auf 0.329 Prozent signifikant angestiegen (+ 39 %) bzw. von 0.084 auf 0.134 Prozent bei Eingrenzung auf den Grund Fahrfehler (+ 59 %). Der Anteil Personen, die mit einem LFA in der

Lernphase eine Administrativmassnahme erhalten haben, hat in allen betrachteten Fällen zugenommen.

Der Anteil Personen mit einem FAP, gegen die im ersten Jahr nach der praktischen Führerprüfung eine Verwarnung verfügt wurde, hat signifikant von 1.761 Prozent im «Vorher»-Zeitraum auf 1.286 Prozent im «Nachher»-Zeitraum abgenommen (- 27 %). Wird auf Fahrfehler als Grund für die Verwarnung eingegrenzt, dann beträgt die Abnahme 0.376 Prozentpunkte auf 1.130 Prozent (- 25 %). Diese Abnahme ist ebenfalls signifikant. Der Anteil der Personen mit einem FAP, gegen die während des ersten Jahres nach der praktischen Führerprüfung ein Entzug verfügt wurde, ist von 3.017 auf 2.350 Prozent signifikant zurückgegangen (- 22 %) bzw. von 2.624 auf 2.072 Prozent bei Eingrenzung auf den Grund Fahrfehler (- 21 %). Der Anteil der Personen, die mit einem FAP während des ersten Jahres nach der praktischen Führerprüfung eine Administrativmassnahme erhalten haben, hat in allen betrachteten Fällen zwischen 21 und 27 Prozent deutlich und signifikant abgenommen.

*Tabelle 22: Total der Personen der Zielgruppe, Anteil der Personen mit Verwarnungen und Entzügen aufgrund einer Wiederhandlung mit einem Personenwagen (Kategorie B) während der Lernphase bzw. im ersten Jahr nach der bestandenen praktischen Führerprüfung (FP) und eingegrenzt auf Grund Fahrfehler für den «Vorher»- und «Nachher»-Zeitraum sowie p-Wert des exakten Poisson-Tests (Quelle: ASTRA, 2025)*

	«Vorher»		«Nachher»		p-Wert
	Personen	Anteil	Personen	Anteil	
Total Personen der Zielgruppe / Exposition	131 722	100 %	92 037	100 %	-
Verwarnungen während der Lernphase	41	0.031 %	41	0.045 %	0.116
<i>davon aufgrund Fahrfehler</i>	22	0.017 %	31	0.034 %	0.012
Entzüge während der Lernphase	313	0.238 %	303	0.329 %	< 0.001
<i>davon aufgrund Fahrfehler</i>	111	0.084 %	123	0.134 %	< 0.001
Verwarnungen im 1. Jahr nach der FP	2 319	1.761 %	1 184	1.286 %	< 0.001
<i>davon aufgrund Fahrfehler</i>	1 984	1.506 %	1 040	1.130 %	< 0.001
Entzüge im 1. Jahr nach der FP	3 974	3.017 %	2 163	2.350 %	< 0.001
<i>davon aufgrund Fahrfehler</i>	3 456	2.624 %	1 907	2.072 %	< 0.001

Die Kontrollgruppe im «Vorher»-Zeitraum umfasst insgesamt 25 846 Personen, die in den Jahren 2019 und 2020 im Alter von 20 bis 22 Jahren erstmals einen LFA der Kategorie B erworben haben (vgl. Tabelle 23). Die Kontrollgruppe im «Nachher»-Zeitraum umfasst insgesamt 20 303 Personen, die in den Jahren 2021 und 2022 im Alter von 20 bis 22 Jahren erstmals einen LFA der Kategorie B erworben haben. Bei der Kontrollgruppe sind die Zahlen zum Teil sehr klein und es zeigen sich nur betreffend die Verwarnungen im ersten Jahr nach der bestandenen praktischen Führerprüfung signifikante Unterschiede. Die Verwarnungen haben wie bei der Zielgruppe abgenommen. Bei allen anderen Konstellationen sind die Unterschiede bei der Kontrollgruppe nicht signifikant.

**Tabelle 23:** Total der Personen der Kontrollgruppe, Anteil der Personen mit Verwarnungen und Entzügen aufgrund einer Widerhandlung mit einem Personenwagen (Kategorie B) während der Lernphase bzw. im ersten Jahr nach der bestandenen praktischen Führerprüfung (FP) und eingegrenzt auf Grund Fahrfehler für den «Vorher»- und «Nachher»-Zeitraum sowie p-Wert des exakten Poisson-Tests (Quelle: ASTRA, 2025)

	«Vorher»		«Nachher»		p-Wert
	Personen	Anteil	Personen	Anteil	
Total Personen Kontrollgruppe / Exposition	25 846	100%	20 303	100%	-
Verwarnungen während der Lernphase	24	0.093 %	12	0.059 %	0.240
<i>davon aufgrund Fahrfehler</i>	11	0.043 %	10	0.049 %	0.827
Entzüge während der Lernphase	107	0.414 %	96	0.473 %	0.358
<i>davon aufgrund Fahrfehler</i>	36	0.139 %	28	0.138 %	1.000
Verwarnungen im 1. Jahr nach der FP	399	1.544 %	231	1.138 %	< 0.001
<i>davon aufgrund Fahrfehler</i>	330	1.277 %	188	0.926 %	< 0.001
Entzüge im 1. Jahr nach der FP	534	2.066 %	410	2.019 %	0.743
<i>davon aufgrund Fahrfehler</i>	427	1.652 %	309	1.522 %	0.282

## 8.2 Beurteilung der Effekte der Neuregelung auf die Administrativmassnahmen (Indikator 5.1)

Bei dieser Fragestellung wurde die Neuregelung hinsichtlich des Einflusses auf die Anzahl ausgewählter Administrativmassnahmen – Verwarnungen und Ausweisentzüge – bei der Zielgruppe beurteilt. Betrachtet wurde jener Anteil der Zielgruppe, welcher während der Lernphase oder während des ersten Jahres nach der praktischen Führerprüfung eine Administrativmassnahme (Verwarnung oder Ausweisentzug) erhalten hat.

Beim Anteil der Zielgruppe mit einer Administrativmassnahme während der Lernphase sind seit Inkrafttreten der Neuregelung Zunahmen zu beobachten. Diese Zunahmen sind signifikant (mit Ausnahme bei den Verwarnungen, bei denen die Zahlen sehr klein sind und Zufallsschwankungen unterliegen dürften). Das heisst die Zielgruppe erhält – unter Berücksichtigung der Exposition – seit Inkrafttreten der Neuregelung häufiger eine Administrativmassnahme während der Lernphase.

Der Anteil der Zielgruppe mit einer Administrativmassnahme während des ersten Jahres nach der bestandenen praktischen Führerprüfung ist seit Inkrafttreten der Neuregelung hingegen zurückgegangen. Dieser Rückgang ist signifikant für Verwarnungen und Entzüge, sowohl im Total (- 27 bzw. – 22 %) als auch wenn nach Fahrfehler als Grund für die Administrativmassnahme eingegrenzt wird (- 25 bzw. – 21 %). Bei der Kontrollgruppe konnte ein signifikanter Rückgang zwar bei den Verwarnungen, nicht aber bei den Entzügen beobachtet werden. Das heisst, die Zielgruppe erhält – unter Berücksichtigung der Exposition – nach Inkrafttreten der Neuregelung seltener einen Entzug während des ersten Jahres nach der bestandenen praktischen Führerprüfung.

In dieser Betrachtung nicht berücksichtigt sind jedoch mögliche weitere Einflussfaktoren, wie etwa andere Neuregelungen im Kontext mit der Fahrausbildung (z. B. Verkürzung WAB-Kurs von zwei Tagen auf einen Tag, unbefristete Gültigkeit von Ausbildungen und Prüfungen), die COVID-19-Pandemie und Verkehrssicherheitskampagnen.

## TEIL III: FAZIT

### 9 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 Führerausweiswärterinnen 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 Personenwagen als auch die mindestens einjährige Lernphase führen somit zu Mehrverkehr. Im Vergleich zum Gesamtverkehrsaufkommen dürfte diese Erhöhung allerdings gering ausfallen.

Personen, die ihren LFA 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 LFA 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 LFA 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 LFA 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 FAP, die im ersten Jahr nach der bestandenen praktischen Führerprüfung einen Ausweisentzug erhalten haben, eine signifikante Abnahme zu beobachten. Diese Effekte zeigen sich sowohl beim Total als auch bei Ausweisentzügen aufgrund von Fahrfehlern.

Bei der Interpretation der Ergebnisse der Evaluation ist zu berücksichtigen, dass aufgrund des Evaluationsdesigns nicht eindeutig bestimmt werden kann, ob eine Kausalität zwischen den beobachteten Effekten und der Neuregelung besteht. So fällt der Untersuchungszeitraum in die Zeit der COVID-19-Pandemie und der Einfluss der Neuregelung kann nicht vom Einfluss weiterer gesetzlicher Anpassungen bei der Fahrausbildung (u. a. Verkürzung der obligatorischen Weiterausbildung von zwei Tagen auf einen Tag, unbefristete Gültigkeit von Ausbildungen und Prüfungen) sowie von möglichen Effekten von Verkehrssicherheitskampagnen (u. a. «Kinder überraschen» des Fonds für Verkehrssicherheit FVS) isoliert werden.

## ANHANG

### Anhang A Fragebogen der Onlinebefragung bei der Zielgruppe

#### S0.

##### Welchen Führerausweis haben Sie?

- Führerausweis auf Probe
- unbefristeter Führerausweis => Interviewende
- keinen Führerausweis => Interviewende

FILTER: Alle

#### F10.

##### Wie viele Fahrstunden haben Sie während der Lernphase bis zur praktischen Fahrprüfung mit...

- |  | Anzahl Stunden |
|--|----------------|
| - einem Fahrlehrer / einer Fahrlehrerin absolviert:    | ca. ___        |
| - einem Privatauto und einer Begleitperson absolviert: | ca. ___        |

FILTER: F10\_Privatautostunden>0

#### F20.

**Es gibt während der Lernphase bis zur praktischen Fahrprüfung einerseits Fahrten mit dem Auto, die man unternimmt, weil die Begleitperson diese Fahrten sowieso unternommen hätte. Und es gibt andererseits Fahrten, die man mit einer Begleitperson unternimmt, um ausschliesslich das Autofahren zu üben. Wie viele Ihrer Stunden mit dem Privatauto haben Sie unternommen, um ausschliesslich das Autofahren zu üben?**

- ca. Anzahl Stunden:

FILTER: Alle

#### F30.

##### Sind Sie während der Lernphase bis zur praktischen Fahrprüfung regelmässig Auto gefahren (mit Fahrlehrer/in und/oder Privatauto)?

- eher mehr zu Beginn der Lernphase
- regelmässig während der ganzen Lernphase
- eher mehr gegen Ende der Lernphase bzw. kurz vor der praktischen Fahrprüfung

FILTER: F10-Fahrlehrer>0

#### F40.

##### Wie viele Kilometer haben Sie als Autolenker/in während der Lernphase bis zur praktischen Fahrprüfung mit dem Fahrlehrer/der Fahrlehrerin ungefähr zurückgelegt?

- bis 200 km
- 201 – 500 km
- 501 – 1000 km
- 1001 – 1500 km
- 1501 – 2500 km
- 2501 – 5000 km
- über 5000 km
- weiss nicht

FILTER: F10-Privatauto>0

**F50.**

**Wie viele Kilometer haben Sie als Autolenker/in während der Lernphase bis zur praktischen Fahrprüfung mit Privatautos ungefähr zurückgelegt?**

- bis 200 km
- 201 – 500 km
- 501 – 1000 km
- 1001 – 1500 km
- 1501 – 2500 km
- 2501 – 5000 km
- über 5000 km
- weiss nicht

FILTER: Alle

**F60.**

**Waren Sie während der Lernphase bis zur praktischen Fahrprüfung in einen Unfall verwickelt?**

- ja, in einen
- ja, in mehrere
- nein, in keinen

FILTER: F60=ja, einen/mehrere

**F70.**

**Gab es beim Unfall während der Lernphase bis zur praktischen Fahrprüfung ...**

**Gab es bei Ihrem letzten Unfall während der Lernphase bis zur praktischen Fahrprüfung ...**

- nur Sach-/Blebschaden
- nur Personenschaden (verletzte / getötete Personen)
- Sach-/Blebschaden und Personenschaden
- kein Schaden

FILTER: F60=ja, einen/mehrere

**F80.**

**Handelte es sich während der Lernphase bis zur praktischen Fahrprüfung um ...**

**Handelte es sich bei Ihrem letzten Unfall während der Lernphase bis zur praktischen Fahrprüfung um...**

- einen Selbstunfall (ohne Beteiligung anderer)
- einen von Ihnen verschuldeten Unfall mit Beteiligung anderer
- einen von jemand anderen verursachten Unfall

FILTER: Alle

**F90.**

**Haben Sie während der Lernphase bis zur praktischen Fahrprüfung – abgesehen vom Unfall / von den Unfällen – noch andere heikle Situationen oder Beinahe-Unfälle erlebt, als Sie als Autolenker/in unterwegs waren?**

**Haben Sie während der Lernphase bis zur praktischen Fahrprüfung als Autolenker/in heikle Situationen oder Beinahe-Unfälle erlebt?**

- ja, selbst verschuldet
- ja, nicht selbst verschuldet
- nein

FILTER: Alle

**F100.**

**In welchen der folgenden Bereiche haben Sie während der Lernphase bis zur praktischen Fahrprüfung eine Busse, eine Verwarnung und/oder ein Strafverfahren erhalten?**

Zutreffendes markieren, mehrere Antworten möglich

- keine Bussen erhalten
- Parkieren
- Geschwindigkeit
- Rotlicht-Missachtung
- Handynutzung am Steuer
- nicht angegurtet
- Alkoholeinfluss
- Drogeneinfluss
- Missachtung des Vortritts
- Nichtbeherrschen des Fahrzeugs
- Andere: \_\_\_\_

FILTER: Alle

**F110.**

**Etwas ganz anderes: Wie häufig konsumieren Sie alkoholische Getränke, Drogen oder Medikamente?**

Skala: täglich, wöchentlich, zweiwöchentlich, monatlich, praktisch nie, nie

- alkoholische Getränke:
- Drogen:
- Schlaf- oder Beruhigungsmittel:
- starke Schmerzmittel oder Psychopharmaka:

FILTER: Alle

**F120.**

**Bitte markieren Sie bei den folgenden Aussagen, wie Sie sich heute beim Autofahren verhalten.**

Antwortkategorien: immer, meistens, ab und zu, selten, nie

- Ich fahre äusserst vorausschauend
- Ich halte mich an die vorgegebene Geschwindigkeit
- Ich lese / schreibe auf meinem Smartphone, während ich selber Auto fahre
- Ich telefoniere während dem Fahren ohne Freisprecheinrichtung
- Ich halte bei Fussgängerstreifen immer an, wenn eine Person die Absicht hat, die Strasse zu überqueren
- Ich fahre mit genügend Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug
- Ich lege den Sicherheitsgurt vor dem Wegfahren an
- Ich mache einen Powernap, wenn ich beim Autofahren müde werde
- Ich verzichte auf alkoholische Getränke, wenn ich danach Auto fahre
- Ich verzichte auf Drogen, wenn ich danach Auto fahre
- Ich verzichte auf Schlaf- und Beruhigungsmittel, wenn ich danach Auto fahre
- Ich verzichte auf Schmerzmittel oder Psychopharmaka, wenn ich danach Auto fahre

FILTER: Alle

**F130.**

**Wie ist Ihr aktueller Fahrstil, wenn Sie alleine oder mit Mitfahrenden unterwegs sind?**

Antwortkategorien: risikofreudiger, vorsichtiger, gleich wie immer

- Wenn ich mit Kollegen / Kolleginnen oder Freunden / Freundinnen unterwegs bin, fahre ich:
- Wenn ich mit älteren Personen (z.B. Eltern, Grosseltern) unterwegs bin, fahre ich:

FILTER: Alle

**F140.**

**Welche Autos nutzen Sie aktuell?**

Alles Zutreffende markieren

- eigenes Auto
- geleastes Auto
- Firmenauto
- Auto von Familienmitgliedern, Verwandten, Kollegen etc.
- Carsharing (wie z.B. Mobility)
- Mietauto

FILTER: F140: Mehrere Nennungen

**F150.**

**Welches dieser Autos nutzen Sie am häufigsten?**

- eigenes Auto
- geleastes Auto
- Firmenauto
- Auto von Familienmitgliedern, Verwandten, Kollegen etc.
- Carsharing (wie z.B. Mobility)
- Mietauto

FILTER: F140/F150: Einzelnennung oder Mehrfachnennung, aber nicht Carsharing oder Mietauto

**F160.**

**Um was für ein Auto handelt es sich dabei?**

- Marke: \_\_\_\_
- Typ / Modell: \_\_\_\_ (weiss nicht)
- Alter in Jahren: \_\_\_\_ (weiss nicht)
- Motorenleistung: \_\_\_\_ PS oder \_\_\_\_ kW (weiss nicht)
- Automat: ja/nein/weiss nicht
- getunt / tiefergelegt: ja/nein/weiss nicht

FILTER: Alle

**F170.**

**Wie oft sind Sie seit der praktischen Fahrprüfung mit einem Auto als Lenker/in unterwegs gewesen?**

- praktisch täglich
- mehrmals pro Woche
- ca. 1 Mal pro Woche
- 2-3 Mal pro Monat
- ca. 1 Mal pro Monat
- seltener
- nie



FILTER: Alle

**F230.**

**Bitte beurteilen Sie bei den folgenden Aussagen, in welchem Mass Sie zustimmen oder nicht zustimmen.**

Antwortkategorien: stimme voll und ganz zu, stimme eher zu, stimme eher nicht zu, stimme gar nicht zu

- Wenn ich als Autolenker/in unterwegs bin, kommt es praktisch bei jeder Fahrt vor, dass ich mich über andere Autolenker/innen ärgere
- Wenn ich als Autolenker/in unterwegs bin, habe ich praktisch nie Zeitdruck, um ans Ziel zu kommen
- Ich habe Verständnis dafür, dass andere Autolenker/innen etwas langsamer unterwegs sind als die erlaubte Geschwindigkeit
- Ich habe mich beim Autofahren schon öfters ertappt, dass ich mich zu wenig auf das Verkehrsgeschehen konzentriert habe
- Geschwindigkeitsbeschränkungen sind oft nur sinnlose Schikanen

FILTER: Alle

**F240.**

**Welcher Gedanke geht Ihnen am ehesten durch den Kopf, wenn Sie als Autolenker/in auf der Autobahn unterwegs sind?**

Zutreffende Antwort markieren

- Solange vor mir auf der Überholspur niemand langsamer als 120 km/h fährt und mich abbrems, bin ich ganz entspannt.
- Hoffentlich bedrängt mich auf der Überholspur keiner von hinten, ich fahre ja schon 120 km/h.
- Ich fahre lieber auf der rechten Spur, weil es immer wieder Drängler und Schnellfahrer auf der Überholspur gibt

FILTER: Alle

**F250.**

**Sind Sie seit der praktischen Fahrprüfung schon in Polizeikontrollen gekommen?**

- ja
- nein

FILTER: F250=ja

**F260.**

**Was ist Ihnen spontan durch den Kopf gegangen, als Sie in die Polizeikontrolle(n) geraten sind?**

max. 3 Antworten

- Eigentlich bin ich ganz entspannt, schliesslich halte ich mich an die Regeln
- Das ist jetzt Pech, die sollten lieber an anderen Orten zum Rechten schauen
- Hoffentlich haben sie nicht gemerkt, dass ich zu schnell gefahren bin
- Hoffentlich haben sie nicht gemerkt, dass ich nicht angegurtet war
- Hoffentlich haben sie nicht gemerkt, dass ich mein Smartphone benutzt habe
- Hoffentlich merken sie nicht, dass ich Alkohol (wenn auch nur wenig) getrunken habe
- Hoffentlich merken sie nicht, dass ich Drogen (wenn auch nur wenig) konsumiert habe
- Hoffentlich merken sie nicht, dass ich Medikamente eingenommen habe
- Hoffentlich merken sie nicht, dass ich übermüdet bin

FILTER: Alle

**F270.**

**Waren Sie seit der praktischen Fahrprüfung in einen Unfall verwickelt?**

- ja, in einen
- ja, in mehrere
- nein, in keinen

FILTER: F270=ja, einen/mehrere

**F280.**

**Gab es dabei ...**

**Gab es bei Ihrem letzten Unfall ...**

- nur Sach-/Blebschaden
- nur Personenschaden (verletzte / getötete Personen)
- Sach-/Blebschaden und Personenschaden
- kein Schaden

FILTER: F270=ja, einen/mehrere

**F290.**

**Handelte es sich dabei um ...**

**Handelte es sich bei Ihrem letzten Unfall um...**

- einen Selbstunfall (ohne Beteiligung anderer)
- einen von Ihnen verschuldeten Unfall mit Beteiligung anderer
- einen von jemand anderen verursachten Unfall

FILTER: Alle

**F300.**

**Haben Sie – abgesehen vom Unfall / von den Unfällen – seit der praktischen Fahrprüfung noch andere heikle Situationen oder Beinahe-Unfälle erlebt, als Sie als Autolenker/in unterwegs waren?**

**Haben Sie bei Ihren Autofahrten seit der praktischen Fahrprüfung als Autolenker/in heikle Situationen oder Beinahe-Unfälle erlebt?**

- ja, selbst verschuldet
- ja, nicht selbst verschuldet
- nein

FILTER: Alle

**F310.**

**In welchen der folgenden Bereiche haben Sie seit der praktischen Fahrprüfung eine Busse, eine Verwarnung und/oder ein Strafverfahren erhalten?**

Zutreffendes markieren, mehrere Antworten möglich

- keine Bussen erhalten
- Parkieren
- Geschwindigkeit
- Rotlicht-Missachtung
- Handynutzung am Steuer
- nicht angegurtet
- Alkoholeinfluss
- Drogeneinfluss
- Missachtung des Vortritts
- Nichtbeherrschen des Fahrzeugs
- Andere: \_\_\_\_

FILTER: Alle

**F320.**

**Wie schätzen Sie die folgenden Situationen generell hinsichtlich Gefährlichkeit ein, wenn man als Autolenker/in unterwegs ist?**

Antwortskala: sehr gefährlich, ziemlich gefährlich, nicht so gefährlich, gar nicht gefährlich

- keinen Blinker stellen beim Rechts- oder Linksabbiegen
- ein defektes Bremslicht
- ein defekter Scheinwerfer
- mit 40 km/h unterwegs in der 30-er-Zone
- mit 140 km/h unterwegs bei erlaubten 120 km/h auf der Autobahn
- zu niedriger Reifendruck
- telefonieren mit dem Smartphone während des Fahrens ohne Freisprecheinrichtung
- Benutzung des Smartphones während des Fahrens
- den Sicherheitsgurt nicht anlegen für kurze Fahrten (bis zu ca. einem Kilometer)
- geringer Abstand zum vorausfahrenden Auto auf der Autobahn

FILTER: Alle

**F330.**

**Wie passen Sie Ihren Fahrstil an, wenn Sie in den auf den nachfolgenden Bildern gezeigten Situationen als Autolenker/in unterwegs sind?**

Antwortskala: keine Anpassung, fahre aufmerksamer aber nicht langsamer, fahre ein bisschen langsamer, fahre viel langsamer, halte an





FILTER: Alle

**S100.**

**Wie ist Ihre aktuelle, hauptsächliche Beschäftigungssituation?**

- in Ausbildung
- berufstätig: angestellt
- berufstätig: selbständig
- nicht berufstätig
- arbeitssuchend
- Militär-/Zivildienst

FILTER: S100=in Ausbildung, berufstätig, Militärdienst

**S110.**

**Benötigen Sie den Führerausweis für Fahrten zur Arbeit / Ausbildung oder für Fahrten zur Ausübung Ihrer Berufstätigkeit?**

- für Fahrten zur Arbeit / Ausbildung
- für geschäftliche Fahrten / aus beruflichen Gründen
- sowohl als auch
- weder noch

FILTER: Alle

**S120.**

**Welches ist die höchste Ausbildung, die Sie abgeschlossen haben?**

- Obligatorische Schule (Primar-/Sekundarstufe 1)
- Berufliche Grundausbildung (Berufslehre)
- Gymnasium, Fachmittelschule
- Höhere Berufsbildung (Höhere Fachschule, Vorbereitung auf Berufsprüfung und Höhere Fachprüfung)
- Fachhochschule, Pädagogische Hochschule
- Universität / ETH / EPFL
- keine abgeschlossene Ausbildung

FILTER: Alle

**S130.**

**Allgemeine Bemerkungen:**

## **Anhang B Design und Rücklauf der Onlinebefragung bei der Zielgruppe**

### **Befragungszeitraum**

- 2 Befragungswellen:
  - «Vorher»-Befragung: Februar 2020 bis Oktober 2020 (Befragung wurde nach Erzielen des erforderlichen Rücklaufs für eine repräsentative Befragung beendet).
  - «Nachher»-Befragung: Januar 2024 bis März 2025 (Befragung wurde gestoppt, da der angestrebte Rücklauf für das Tessin nicht in absehbarer Zeit zu erwarten war)

### **Durchführung der Befragung**

- Die Personen der Zielgruppe wurden sukzessive – abhängig vom Datum ihrer praktischen Führerprüfung (plus ein halbes Jahr) – zur Teilnahme an der Befragung aufgefordert. Mit dem sukzessiven Vorgehen sollte sichergestellt werden, dass es bei der Evaluation zu keinen Verzerrungen bei der Fahrerfahrung kommt.
- Per Zufallsstichprobe wurden die Empfänger der Befragung aus der Grundgesamtheit der Neulenkenden wöchentlich für den Versand ausgewählt.
- Um Verzerrungen bei der Wirkungsbeurteilung möglichst auszuschliessen, wurden Personen, die vor der praktischen Führerprüfung der Kategorie B Fahrerfahrungen mit Motorrädern (Kategorien A1 oder A) aufwiesen, ausgeschlossen.

### **Zielgruppendefinition**

- Zielgruppe der Onlinebefragung waren Neulenkende der Führerausweiskategorie B, die ihren LFA vor Vollendung des 20. Lebensjahres erhalten haben und bereits über ein halbes Jahr<sup>31</sup> Fahrerfahrung ohne obligatorische Begleitung nach der bestandenen praktischen Führerprüfung sammeln konnten.

### **Befragungsformat**

- Onlinebefragung
- Die Zielgruppe wurde schriftlich per Post zur Teilnahme an der Onlinebefragung aufgefordert. Die Adressdaten für den Versand wurden aus IVZ-Personen des ASTRA abgefragt.

### **Befragungssprachen**

- Deutsch
- Französisch
- Italienisch

### **Incentives**

Als Anreiz zur Teilnahme an der Befragung wurden bei beiden Befragungswellen unter den Teilnehmenden Gutscheine für verschiedene Onlineshops verlost. Diese Verlosung wurde durch die Polyquest AG durchgeführt.

---

<sup>31</sup> Ein kürzerer zeitlicher Abstand zwischen der praktischen Führerprüfung und dem Befragungszeitpunkt erhöht die Qualität der Daten zur Lernphase; ein längeres Zeitintervall erhöht hingegen die Datenbasis der Unfälle nach der praktischen Führerprüfung. Um diesen gegenläufigen Aspekten gerecht zu werden, wurde als Zeitpunkt für die Befragung ein halbes Jahr nach der bestandenen praktischen Führerprüfung gewählt; dann waren junge Neulenkende bereits ein halbes Jahr mit dem FAP unterwegs.

### **Stichprobenumfang, Rücklauf, statistische Genauigkeit und Gewichtung**

- Die Zielgruppe bzw. die Stichprobe wurde geschichtet nach Sprachgebiet, Geschlecht und Altersklasse.
- Der Rücklauf der ersten Befragungswelle lag bei 2713 Personen bzw. 34.7 Prozent der 7812 angeschriebenen Personen. Bei der zweiten Befragungswelle lag der Rücklauf bei 3049 Personen bzw. 32.1 Prozent der 9493 angeschriebenen Personen.
- Die statistische Genauigkeit nach Sprachregion lag zwischen 2.3 und 4.3 Prozent bei der «Vorher»-Befragung; bei der «Nachher»-Befragung lag dieser Wert zwischen 2.1 und 4.7 Prozent. Der Rücklauf aus dem Tessin war bei der «Nachher»-Befragung geringer; die statistische Genauigkeit lag aber immer noch unterhalb von 5 Prozent.
- Um repräsentative Aussagen für die Grundgesamtheit der Zielgruppe treffen zu können, wurden die Daten gewichtet. Dabei wurden Gruppen, die in der Stichprobe über- oder untervertreten waren, mit entsprechenden Gewichten korrigiert. Durch die Gewichtung der Antworten wurde die Stichprobe der «Nachher»-Befragung um 7 auf 3042 Personen reduziert.
- Der Stichprobenumfang bzw. die Anzahl der Beobachtungen für die Auswertung umfasst somit insgesamt 5755 Befragte.

## Anhang C Deskriptive Statistik zu den Modellvariablen

Tabelle 24 umfasst die wichtigsten Kennzahlen der in den Regressionsmodellen verwendeten Variablen und weist die jeweiligen Referenzkategorien von kategorialen Variablen aus.

*Tabelle 24: Deskriptive Statistik der abhängigen und unabhängigen Variablen der Regressionsmodelle (Quelle: ASTRA, 2025)*

	$x_{med}$	$\bar{x}$	$\sigma$	<i>min</i>	<i>max</i>
Fahrstunden mit dem Fahrlehrer / der Fahrlehrerin	18	20.34	13.51	0	160
Fahrstunden privat	20	32.75	34.81	0	400
Fahrstil-Index	1.83	1.83	0.24	1.17	3.72
Log Fahrstil-Index	0.61	0.59	0.13	0.15	1.31
Gefahrenbewusstseins-Index	1.70	1.69	0.35	1.00	4.00
Log Gefahrenbewusstseins-Index	0.53	0.50	0.21	0.00	1.39
Beteiligung in Gefahrenereignis (nach FP)	0	0.41	0.49	0	1
Selbst verursachtes Gefahrenereignis (nach FP)	0	0.12	0.32	0	1
Beteiligung in Gefahrenereignis (während Lernphase)	0	0.37	0.48	0	1
Selbst verursachtes Gefahrenereignis (während Lernphase)	0	0.11	0.31	0	1
Teilnehmer Vorher-Gruppe ( <i>Referenzkategorie</i> )	0	0.47	0.50	0	1
Teilnehmer Nachher-Gruppe	1	0.53	0.50	0	1
Altersklasse 18 ( <i>Referenzkategorie</i> )	1	0.59	0.49	0	1
Altersklasse 19	0	0.27	0.44	0	1
Altersklasse 20	0	0.10	0.29	0	1
Altersklasse 21-22	0	0.04	0.20	0	1
Geschlecht: weiblich ( <i>Referenzkategorie</i> )	1	0.53	0.50	0	1
Geschlecht: männlich	0	0.47	0.50	0	1
Sprachregion: D ( <i>Referenzkategorie</i> )	1	0.71	0.45	0	1
Sprachregion: F	0	0.26	0.44	0	1
Sprachregion: I	0	0.04	0.18	0	1
Beschäftigungssituation: nicht berufstätig ( <i>Referenzkategorie</i> )	0	0.03	0.16	0	1
Beschäftigungssituation: arbeitssuchend	0	0.02	0.14	0	1
Beschäftigungssituation: in Ausbildung	1	0.78	0.42	0	1
Beschäftigungssituation: berufstätig (angestellt oder selbständig)	0	0.15	0.36	0	1
Beschäftigungssituation: Militär-/Zivildienst	0	0.02	0.15	0	1
Grund FA: weder noch ( <i>Referenzkategorie</i> )	1	0.57	0.50	0	1
Grund FA: Fahrten zur Arbeit / Ausbildung	0	0.26	0.44	0	1
Grund FA: geschäftliche Fahrten / berufliche Gründe	0	0.05	0.22	0	1
Grund FA: sowohl als auch	0	0.12	0.32	0	1
Ausbildung: keine abgeschlossene Ausbildung ( <i>Referenzkategorie</i> )	0	0.01	0.12	0	1
Ausbildung: Obligatorische Schule	0	0.38	0.49	0	1
Ausbildung: Berufliche Grundausbildung	0	0.23	0.42	0	1
Ausbildung: Gymnasium, Fachmittelschule	0	0.32	0.47	0	1
Ausbildung: Höhere Berufsbildung	0	0.03	0.16	0	1
Ausbildung: Fachhochschule, Pädagogische Hochschule	0	0.01	0.10	0	1
Ausbildung: Universität / ETH / EPFL	0	0.02	0.13	0	1
WAB-Kurs: ja	0	0.26	0.44	0	1
WAB-Kurs: nein ( <i>Referenzkategorie</i> )	1	0.74	0.44	0	1
Fahrhäufigkeit seit der Prüfung	5	4.60	1.28	0	6

$x_{med}$  = Median,  $\bar{x}$  = Arithmetisches Mittel,  $\sigma$  = Standardabweichung, *min* = Minimum, *max* = Maximum, FA = Führerausweis, FP = praktische Führerprüfung

## Anhang D Anschreiben zu Händen der StVA für die Erhebung des Prüfungserfolgs

Das nachfolgende Anschreiben bezieht sich auf die zweite Erhebung. Der Text des ersten Anschreibens umfasste im Wesentlichen den gleichen Inhalt mit Ausnahme des Erhebungszeitraums.

### An die Kantonalen Strassenverkehrsämter

*Betreff: Daten für die Evaluation der Neuregelung der Lernphase im Rahmen der Fahrausbildung*

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 14. Dezember 2018 hat der Bundesrat die Revision der Führerausweissvorschriften beschlossen. Die Revision sieht u. a. ab 1. Januar 2021 bei der Fahrausbildung auf Personenwagen eine Lernphase von einem Jahr für unter 20-Jährige sowie das Mindestalter für den Lernfahrausweis von 17 Jahren vor. Im Rahmen der Revision hat der Bundesrat zudem das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK beauftragt, diese beiden neuen Bestimmungen zur Lernphase zu evaluieren (Art. 151m der Verkehrszulassungsverordnung VZV).

Vor diesem Hintergrund hat das Bundesamt für Strassen ASTRA Ende 2019 das Projekt «Evaluation der Neuregelung der Lernphase im Rahmen der Fahrausbildung» gestartet. Für die Beurteilung der Wirkung der Neuregelung der Lernphase werden verschiedene Daten vor und nach der Einführung der Neuregelung analysiert (u. a. Daten zu den polizeilich registrierten Strassenverkehrsunfällen und Daten aus Onlineerhebungen bei den Neulenkenden der Kategorie B). Darüber hinaus ist geplant, Daten zum Prüfungserfolg bei der praktischen Führerprüfung der Kategorie B zu beurteilen. Daten zum Prüfungserfolg stehen dem ASTRA nicht zur Verfügung. Hier ist die Unterstützung der kantonalen Strassenverkehrsämter erforderlich. Konkret bitten wir Sie, uns folgende Informationen zu allen praktischen Führerprüfungen der Kategorie B zur Verfügung zu stellen (wenn eine Person mehrmals zur Prüfung angetreten ist, bitte für jeden Prüfungsversuch eine Zeile aufführen):

- FABER-PIN
- Datum der praktischen Führerprüfung
- Prüfungserfolg (bestanden / nicht bestanden)

Diese Daten werden grundsätzlich für den Zeitraum 01.01.2018 bis 31.12.2024 benötigt. Bei einer ersten Erhebung haben Sie uns bereits die Daten bis 30.06.2023 geliefert. Nun bitten wir Sie um die Datenlieferung für den verbleibenden Zeitraum 01.07.2023 bis 31.12.2024. Für die Bereitstellung der Daten bitten wir Sie, die beigelegte Excel-Vorlage zu verwenden.

Wir wären Ihnen dankbar, wenn Sie uns die Daten bis Freitag, 14. Februar 2025 zustellen könnten. Für die sichere Übermittlung der Daten wird die Datenlieferung über den Filetransfer Service des Bundesamts für Informatik und Telekommunikation BIT abgewickelt. Bitte schicken Sie vorgängig ein E-Mail an *[Name und Kontaktangaben entfernt]*; anschliessend erhalten Sie eine Einladung zum Filetransfer Service bzw. zur Übermittlung der Daten.

Die Daten zum Prüfungserfolg werden vom ASTRA über den FABER-PIN mit Daten aus dem Informationssystem Verkehrszulassung IVZ (Subsystem IVZ-Personen) verknüpft, um damit einen Zusammenhang zwischen der Neuregelung und dem Prüfungserfolg herstellen zu können.

Bei diesen Daten handelt es sich um Personendaten. Ein verantwortungsvoller Umgang ist daher zwingend. Darum verpflichtet sich das ASTRA mit der angehängten Datenschutzerklärung, die Daten ausreichend zu schützen, sie ausschliesslich für das beschriebene Evaluationsprojekt zu verwenden und sie nach Projektende zu vernichten.

Wir bedanken uns im Voraus für Ihre wertvolle Unterstützung und stehen Ihnen bei Fragen selbstverständlich jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

## Anhang E Mengengerüst der Daten zum Prüfungserfolg

Tabelle 25: Mengengerüst für die Auswertungen zum Prüfungserfolg im Total und nach Kanton  
(Quelle: ASTRA, StVA, 2025)

Kanton	praktische Führerprüfungen aus Erhebung bei StVA	davon unvollständig	praktische Führerprüfungen aus Erhebung bei StVA (ohne unvollständig)	Personen aus der Erhebung (ohne unvollständig)	davon mit erstem Prüfungsversuch in anderem Kanton	davon nicht mit IVZ-Personen verknüpfbar	verbleibende Personen aus der Erhebung nach Verknüpfung mit IVZ-Personen	Personen, die für die Auswertung ausgeschlossen wurden (vgl. Tabelle 26)	für die Auswertung relevante Personengruppe	für die Auswertung relevante Personengruppe mit bestandenerm Prüfungsversuch	Personen, die bei der Auswertung berücksichtigt wurden
AG	76 085	1	76 084	55 035	481	5 364	49 190	20 466	28 724	65.8 %	0
AI	1 582	0	1 582	1 253	3	1	1 249	412	837	77.2 %	837
AR	5 629	0	5 629	4 027	18	1	4 008	1 497	2 511	65.3 %	2 511
BE	102 360	0	102 360	76 792	190	1 158	75 444	28 049	47 395	71.9 %	47 395
BS+BL	47 347	146	47 201	33 923	90	232	33 601	13 605	19 996	64.5 %	19 996
FR	32 551	6	32 545	29 013	310	16	28 687	10 709	17 978	88.5 %	17 978
GE	53 762	0	53 762	39 067	152	229	38 686	15 711	22 975	65.2 %	22 975
GL	4 476	0	4 476	3 267	29	2	3 236	1 171	2 065	67.8 %	2 065
GR*	19 879	0	19 879	13 880	36	700	13 144	4 703	8 441	61.8 %	8 441
JU	8 670	0	8 670	6 474	96	51	6 327	2 539	3 788	64.5 %	3 788
LU	48 732	3	48 729	34 419	99	2 997	31 323	12 608	18 715	63.5 %	18 715
NE	22 171	0	22 171	15 681	229	34	15 418	6 625	8 793	57.1 %	8 793
NW	4 325	1	4 324	3 268	37	0	3 231	1 150	2 081	71.7 %	2 081
OW	3 294	1	3 293	2 493	24	1	2 468	904	1 564	71.4 %	1 564
SG	56 115	0	56 115	39 633	139	2	39 492	14 599	24 893	65.3 %	24 893
SH	9 779	1	9 778	7 272	31	502	6 739	2 852	3 887	68.1 %	0
SO	30 349	7	30 342	21 275	166	3	21 106	7 675	13 431	66.9 %	13 431
SZ	18 517	2	18 515	13 678	76	10	13 592	5 034	8 558	69.4 %	8 558
TG	30 036	3	30 033	20 685	90	2	20 593	7 619	12 974	62.8 %	12 974
TI	20 326	0	20 326	13 132	29	564	12 539	5 797	6 742	57.1 %	6 742
UR	3 692	0	3 692	2 767	9	0	2 758	949	1 809	72.0 %	1 809
VD	107 929	8	107 921	69 271	257	6 396	62 618	26 528	36 090	53.8 %	36 090
VS	35 689	0	35 689	25 986	177	10	25 799	9 046	16 753	68.8 %	16 753
ZG	17 019	0	17 019	12 522	107	1 165	11 250	4 439	6 811	68.7 %	6 811
ZH	119 288	1	119 287	86 238	463	16 307	69 468	37 169	32 299	62.0 %	0
<b>Total</b>	<b>879 602</b>	<b>180</b>	<b>879 422</b>	<b>631 051</b>	<b>3 338</b>	<b>35 747</b>	<b>591 966</b>	<b>241 856</b>	<b>350 110</b>	<b>65.8 %</b>	<b>285 200</b>

\* Die Daten aus GR wurden mit einer kantonalen Register-ID zur Verfügung gestellt; die Register-ID wurden mittels Mapping in den PIN IVZ-Personen umgewandelt. In 447 Fällen war das Mapping nicht erfolgreich; diese Datensätze wurden ausgeschlossen. Für GR verblieben damit 19 432 praktische Führerprüfungen mit einem PIN IVZ-Personen.

*Tabelle 26: Total der erhobenen und mit IVZ-Personen verknüpfbaren Personen, die bei der Auswertung zum Prüfungserfolg ausgeschlossen bzw. berücksichtigt wurden (Quelle: ASTRA, 2025)*

	<b>Anzahl Personen</b>
<b>Personen aus der Erhebung nach Verknüpfung mit IVZ-Personen</b>	<b>591 966</b>
<b>Personen, die für die Auswertung ausgeschlossen wurden</b>	<b>241 856</b>
davon unplausible oder unvollständige Daten	11 361
<i>davon Personen ohne LFA in IVZ-Personen</i>	6 766
<i>davon Personen mit unplausiblen Alter in IVZ-Personen (z. B. &lt; 17 Jahre)</i>	1 777
<i>davon Personen mit negativer Lernfahrzeit (Datum praktische Führerprüfung vor Erwerb LFA)</i>	2 818
davon Personen mit abweichendem Datum der praktischen Führerprüfung bei der Erhebung und in IVZ-Personen	12 622
davon Personen, die in die Ausnahmeregelung gemäss Art. 22 Abs. 1 <sup>bis</sup> VZV fallen (vgl. Fussnote 6)	594
davon Personen mit Lernphase von mehr als zwei Jahren	41 874
davon Personen, für die nicht festgestellt werden kann, ob es sich um den ersten Prüfungsversuch handelt (betrifft nur Kantone AG, SH, ZH)*	16 043
davon Personen, die ihren LFA vor 2018 erworben haben (Eingrenzung ab 2018)	51 477
davon Personen, die ihren LFA nach 2022 erworben haben	58 666
davon Personen, die in die Übergangsbestimmungen gemäss Art. 151I Abs. 1 <sup>bis</sup> VZV fallen	49 219
<b>für die Auswertung relevante Personengruppe</b>	<b>350 110</b>
abzgl. Personen aus dem Kantone AG, SH, ZH	64 910
<b>Personen, die bei der Auswertung berücksichtigt wurden</b>	<b>285 200</b>

\* Es können nur Personen mit einem LFA berücksichtigt werden, der ab dem Datum ausgestellt wurde, ab dem Prüfungsdaten vorhanden sind. Nur so kann sichergestellt werden, dass das Ergebnis des ersten Prüfungsversuchs vorhanden ist. Da für die Kantone AG, SH und ZH die Prüfungsdaten nicht bis zum 1. Januar 2018 zurückreichen, mussten diese Personen ausgeschlossen werden.

## Anhang F Sensitivitätsanalysen zur Auswertung zum Prüfungserfolg

Bei der Auswertung zum Prüfungserfolg werden u. a. (a) Daten des Kantons Zürich, (b) Daten der Kantone Aargau und Schaffhausen und (c) Daten von Personen, die ihren LFA im Jahr 2023 erworben haben, ausgeschlossen (siehe Abschnitt 7.1.1). Im Gegensatz zu den Kantonen Aargau und Schaffhausen fehlt beim Kanton Zürich der gesamte «Vorher»-Zeitraum; die Daten werden folglich aus der Analyse ausgeschlossen. Mittels Sensitivitätsanalysen sollte aber geprüft werden, ob der Ausschluss der Daten gemäss (b) und (c) die Ergebnisse verzerren könnte (siehe Tabelle 27 und Tabelle 28). Gemäss Sensitivitätsanalyse («inkl. AG und SH») hat der Einbezug von 28 724 Personen aus dem Kanton Aargau und 3887 Personen aus dem Kanton Schaffhausen nur geringfügigen Einfluss auf die Ergebnisse zum Prüfungserfolg in der Alterskategorie der unter-20-Jährigen. Ebenso hat der Einbezug von Personen, die ihren LFA im Jahr 2023 erworben haben (plus 41 128 Betroffene), nur geringfügigen Einfluss auf die Ergebnisse zum Prüfungserfolg (Sensitivitätsanalyse «inkl. 2023»).

*Tabelle 27: Sensitivitätsanalyse «inkl. AG und SH»: Personen, welche die praktische Führerprüfung absolviert haben im Total und mit bestandenem ersten Prüfungsversuch nach LFA-Alter jeweils in der «Vorher»- und in der «Nachher»-Gruppe (Quelle: ASTRA, StVA, 2025)*

	«Vorher»			«Nachher»		
	Total	bestanden	in %	Total	bestanden	in %
<b>Total</b>	<b>208 269</b>	<b>136 409</b>	<b>65.5 %</b>	<b>109 542</b>	<b>73 928</b>	<b>67.5 %</b>
davon mit LFA-Alter < 20 Jahre	145 517	102 573	70.5 %	72 408	53 682	74.1 %
davon mit LFA-Alter = 17 Jahre	-	-	-	57 012	43 765	76.8 %
davon mit LFA-Alter = 18 Jahre	122 937	88 292	71.8 %	9 824	6 420	65.4 %
davon mit LFA-Alter = 19 Jahre	22 580	14 281	63.2 %	5 572	3 497	62.8 %
davon mit LFA-Alter 20+ Jahre	62 752	33 836	53.9 %	37 134	20 246	54.5 %

*Tabelle 28: Sensitivitätsanalyse «inkl. 2023»: Personen, welche die praktische Führerprüfung absolviert haben im Total und mit bestandenem ersten Prüfungsversuch nach LFA-Alter jeweils in der «Vorher»- und in der «Nachher»-Gruppe (Quelle: ASTRA, StVA, 2025)*

	«Vorher»			«Nachher»		
	Total	bestanden	in %	Total	bestanden	in %
<b>Total</b>	<b>188 304</b>	<b>123 245</b>	<b>65.5 %</b>	<b>138 024</b>	<b>93 990</b>	<b>68.1 %</b>
davon mit LFA-Alter < 20 Jahre	131 290	92 473	70.4 %	93 819	69 621	74.2 %
davon mit LFA-Alter = 17 Jahre	-	-	-	74 008	56 735	76.7 %
davon mit LFA-Alter = 18 Jahre	110 853	79 605	71.8 %	13 152	8 663	65.9 %
davon mit LFA-Alter = 19 Jahre	20 437	12 868	63.0 %	6 659	4 223	63.4 %
davon mit LFA-Alter 20+ Jahre	57 014	30 772	54.0 %	44 205	24 369	55.1 %