

# Jahreshauptversammlung

der Deutschen Verkehrswacht e. V.

20. Juni 2026, 09:00 Uhr  
Esslingen am Neckar, Baden-Württemberg

Antrags-Nr.: A1  
Thema: Fahrzeugleistung und junge Fahrende  
Antragstellerin: Präsidium

## 1 Die Jahreshauptversammlung möge beschließen:

2

3 Der wissenschaftliche Beirat wird gebeten, für die Gremien der Deutschen Verkehrswacht eine  
4 Position zur Einführung einer gesetzlichen Begrenzung der Fahrleistung von Personenkraftwagen für  
5 junge Fahrende bis zur Vollendung des 25. Lebensjahres zu erarbeiten. Ziel ist eine Befassung auf der  
6 Jahreshauptversammlung 2027.

## 7 Begründung:

8

9 Junge Fahrende zwischen 18 und 24 Jahren gehören weiterhin zur Hochrisikogruppe im  
10 Straßenverkehr. Im Jahr 2024 wurden in Deutschland pro Tag mehr als neun Autofahrende dieser  
11 Altersgruppe schwer verletzt. Jeden zweiten Tag starb eine junge FahrerIn oder ein junger Fahrer.  
12 Überhöhte bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit ist dabei die häufigste Ursache schwerer und  
13 tödlicher Pkw-Unfälle. Ursachen hierfür sind unter anderem mangelnde Fahrerfahrung, eine erhöhte  
14 Risikobereitschaft und Selbstüberschätzung. Leistungsstarke Fahrzeuge können das Risiko schwerer  
15 Verkehrsunfälle erhöhen.

16 Moderne Fahrzeuge mit sehr hoher Motorleistung verfügen über enorme Beschleunigungswerte und  
17 Geschwindigkeitsreserven, die auch erfahrene Fahrerinnen und Fahrer vor Herausforderungen stellen  
18 können. Für junge Menschen mit vergleichsweise geringer Fahrpraxis könnte dadurch das Risiko von  
19 Kontrollverlusten, überhöhten Geschwindigkeiten und folgenschweren Fehlentscheidungen deutlich  
20 ansteigen.

21 Besondere Relevanz hat in diesem Zusammenhang die zunehmende Problematik von Rasern, Posern  
22 und illegalen Autorennen. Gerade in dieser Szene spielen PS-starke Fahrzeuge, überhöhte  
23 Geschwindigkeit, riskante Fahrmanöver sowie die gezielte Selbstdarstellung im öffentlichen Raum und  
24 in sozialen Medien eine zentrale Rolle. Junge Fahrende sind hierbei überdurchschnittlich häufig  
25 beteiligt oder fühlen sich durch entsprechende Inhalte und Gruppendynamiken angesprochen. Die  
26 Folgen reichen von erheblicher Lärmbelästigung und Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmender bis  
27 hin zu schweren und tödlichen Unfällen.

28 Laut Daten aus elf Bundesländern, die von der taz abgefragt wurden, stieg 2025 die Zahl der  
29 angezeigten illegalen Autorennen um zwölf Prozent auf 6.800. Allein in Nordrhein-Westfalen wurden

30 2.384 Fälle registriert, die zu 663 Unfällen führten. Dabei kamen 19 Menschen ums Leben. Für eine  
31 belastbare Gesamtzahl müssten zusätzlich die Fälle aus fünf fehlenden Bundesländern sowie eine  
32 erhebliche Dunkelziffer unerkannter Rennen berücksichtigt werden. Ein Hotspot ist nach wie vor auch  
33 die Bundeshauptstadt. Dort werden regelmäßig mehr als 900 illegale Rennen pro Jahr festgestellt.  
34 Berlins Oberstaatsanwalt kommentierte, dass die Raser besonders häufig zwischen 21 und 25 Jahre alt  
35 seien. Er sehe ein Problem im einfachen Zugang zu hochmotorisierten Autos.

36 Internationale Erfahrungen zeigen zudem, dass abgestufte Fahrerlaubnissysteme sowie  
37 Einschränkungen für Fahranfänger wirksame Instrumente zur Verbesserung der Verkehrssicherheit  
38 sein können. Auch in Deutschland existieren bereits bewährte Sonderregelungen für junge Fahrer,  
39 etwa das begleitete Fahren ab 17 Jahren, die Probezeitregelungen oder der Stufenführerschein bei  
40 Krafträdern. Der wissenschaftliche Beirat möge prüfen, ob eine leistungsbezogene Beschränkung für  
41 Pkw eine konsequente Weiterentwicklung dieser präventiven Ansätze darstellen könnte.

42 Darüber hinaus tragen geeignete Maßnahmen zur Förderung eines verantwortungsvollen  
43 Verhältnisses zur individuellen Mobilität bei. Diese adressieren insbesondere schwere und tödliche  
44 Verkehrsunfälle junger Menschen und setzen ein Signal für mehr Verkehrssicherheit.