

Herrn
Olivier Michaud
Direktor
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 Bern

Bern, den 15. Februar 2002

Teilrevision der Verordnung vom 27. 10. 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV) Stellungnahme des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens betreffend die Teilrevision der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

1. Grundsätzliche Bemerkungen

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS befürwortet grundsätzlich den vorliegenden Entwurf einer Änderung der Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV). Insbesondere die mit der VZV-Teilrevision verfolgte Absicht, die helvetischen Führerausweiskategorien mit jenen der Europäischen Union (EU) zu harmonisieren, begrüsst der Strassenverkehrsverband FRS sehr. Dies betrifft in erster Linie die Einführung des Führerausweises im Kreditkartenformat sowie den Wegfall des zwar föderalistisch bedingten, aber ärgerlichen und kostenverursachenden Umtausches des Führerausweises beim Wohnsitzwechsel in einen anderen Kanton. **Der FRS fordert, dass beim Übergang vom alten zum neuen Führerausweisregime die wohlerworbenen Rechte jedes einzelnen Führerausweisbesitzenden in der Schweiz auf alle Fälle gewahrt bleiben.**

Nicht einverstanden sind wir damit, dass mit der im vorliegenden Entwurf vorgeschlagenen Konzeption darauf verzichtet wird, das Mindestalter zum Führen von Kleinmotor-

rädern und Rollern mit einem Hubraum bis 50 cm³ und einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h von 16 auf 14 Jahre zu senken. Wir erachten die in den Erläuterungen zur VZV-Änderung vorgebrachten Argumente als wenig stichhaltig und führen stringente Argumente, die u.E. für eine Herabsetzung des Mindestalters sprechen im Fragebogen hienach bei der Beantwortung des zweiten Teils der Frage 1b im Detail an. Wir haben im übrigen mit einigem Erstaunen zur Kenntnis genommen, dass, obwohl die Mitglieder der vom Bundesamt für Strassen (Astra) eingesetzten und breit abgestützten Arbeitsgruppe „Motorrad-Führerausweiskategorien“ die Bedenken des Astra und der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) punkto Herabsetzung des Mindestalters für das Führen von Kleinmotorrädern mit einer v_{\max} bis 45 km/h nicht teilten und sich grossmehrheitlich für die Zulassung ab 14 Jahren aussprachen, im VZV-Entwurf angeregt wird, das Mindestalter nicht zu senken.

Zur Hauptsache werden zwei Gründe gegen die Herabsetzung des Mindestalters zum Führen von Kleinmotorrädern und Rollern mit einem Hubraum bis 50 cm³ und einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h ins Feld geführt: Einerseits die Möglichkeit, dass Kleinmotorräder relativ leicht „umgebaut“ werden könnten und die Jugendlichen dabei vom Motorradgewerbe teilweise sogar unterstützt würden; andererseits das negative Bild, das die Unfallstatistik male.

Zum ersten gilt es festzuhalten, dass gesetzeswidrige Veränderungen an den Fahrzeugen nichts mit dem Alter der Fahrzeugbesitzer zu tun haben. Es könnte sogar vermutet werden, dass es eher die älteren Jugendlichen sind, welche sich im „Umbauen“ ihrer Fahrzeuge üben. Ausserdem wird mit der bestehenden Anti-Tampering-Vorschrift der EU, die technischer Natur ist und an die sich die Hersteller zu halten haben, das so genannte Frisieren des Fahrzeugs sehr erschwert. Schliesslich möchten wir an dieser Stelle ausdrücklich betonen, dass der Verband der Schweizerischen Fabrikanten, Grossisten und Importeure der Zweiradbranche (VFGI; Mitglied des FRS) die hievor erwähnte Unterstützung als das Werk vereinzelter „schwarzer Schafe“ betrachtet, das in höchstem Mass verurteilt wird. Entsprechende Vergehen werden vom VFGI mit dem ihm zur Verfügung stehenden Mitteln sanktioniert. Der Strassenverkehrsverband FRS ist der Meinung, dass es nicht angehen kann, nun die Motorradbranche pauschal in Misskredit zu bringen und als Hort strafbarer Aktionen abzuqualifizieren.

Zum zweiten muss das Argument der vermehrten Verkehrsunfälle differenziert betrachtet werden: Der Bestand der Kleinmotorräder hat seit 1992 bis heute um den Faktor hundert zugenommen. In der gleichen Zeitspanne gab es bei 16- bis 18-jährigen Führern von Kleinmotorrädern rund 12mal mehr Verletzte. Wird diese Zahl nun in Relation zum Bestand gesetzt, ist erkennbar, dass das Verhältnis zwischen Verletzten und Bestand seit 1995 auf sehr tiefem Niveau praktisch unverändert geblieben ist (vgl. beiliegende Grafiken). Trotzdem ist u.E. die Befürchtung, auf Grund der Senkung des Mindestalters könnten mehr Unfälle resultieren, keinesfalls „auf die leichte Schulter“ zu nehmen. Wir orten das Problem jedoch nicht im jugendlichen Alter der Fahrzeugführer, sondern in erster Linie darin, dass es sich bei den Führern von Kleinmotorrädern grossmehrheitlich um unerfahrene Neulenker handelt. Die Verkehrserfahrung ist bekanntlich keine Frage des Alters, sondern das Resultat der Fahrpraxis. Wir haben es also in erster Linie mit einem Ausbildungsproblem zu tun. Je besser die Jugendlichen ausgebildet werden, desto besser wird ihr Verkehrssinn und desto sicherer werden sie

sich im Verkehr bewegen. Somit ist in der raschen Beseitigung des Ausbildungsdefizits der Neuliker – unabhängig von deren Alter – die Verbesserung der Unfallbilanz insgesamt zu erwarten. Wir gehen in diesem Sinn hienach bei der Beantwortung der Fragen näher auf die immense Wichtigkeit der modularen Motorradausbildung ein.

2. Fragebogen

1. Übernahme der EG-Führerausweiskategorien

a. Hauptkategorien (Art. 3 Abs. 1 i.V.m. Art. 4 Abs. 1 Bst. a bis d E-VZV)

Sind Sie mit der Übernahme der EG-Hauptkategorien A, B, C, D, BE, CE und DE einverstanden?

Ja

Nein

Bemerkung(en)

Wie eingangs bereits erwähnt begrüssen und befürworten wir die diesbezügliche Harmonisierung mit den EU-Vorschriften.

b. Führerausweiskategorien für Motorräder

Soll die EG-Unterkategorie A1 (Motorräder mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 cm³ und einer Motorleistung von höchstens 11 kW, Mindestalter: 16 Jahre) übernommen werden? [Art. 3 Abs. 2 i.V.m. Art. 4 Abs. 2 Bst. a E-VZV]

Ja

Nein

Bemerkung(en)

Es ist ein Faktum, dass die Schweiz punkto Motorrad-Fahrausbildung ein qualitativ gutes Niveau erreicht hat. Dieses gilt es zu halten und weiter zu verbessern. Um die – vor allem jugendlichen – Motorradlenker kontinuierlich und altersgerecht in den Strassenverkehr einzuführen, erachten wir das Prinzip des stufenweisen Erwerbs des Führerausweises für Motorräder aller Kategorien als richtigen, konsequenten und logischen Weg. Deshalb ist die EU-Unterkategorie A1 mit dem Mindestalter von 16 Jahren für die Schweiz zu übernehmen. Nicht zuletzt spricht der Umstand, dass fast keines der heute stark verbreiteten Kleinmotorräder die Anforderungen an Prüfungsfahrzeuge der beschränkten Kategorie A erfüllt, für die Einführung der Unterkategorie A1.

Die Senkung des Mindestalters von 18 auf 16 Jahre muss Hand in Hand mit einer vertieften Ausbildung gehen. Dabei ist die Theorieprüfung weiterhin wie für die bisherigen Kategorien A1 und B durchzuführen. Auch die praktische Führerprüfung ist gleich wie bis anhin zu absolvieren. Vor der praktischen Grundschulung muss ein kategorien- und altersspezifischer Verkehrskunde-Unterricht besucht werden.

Wir beantragen, dass auf ergänzende einschränkende Normen – wie beispielsweise eine beschränkte Höchstgeschwindigkeit – als Auflage für die Zulassung und den Betrieb von Motorrädern der Unterkategorie A1 verzichtet wird. Zudem soll die Unterkategorie A1 nicht in den Führerausweis auf Probe integriert werden.

Für die Führerprüfung zum Erhalt des Führerausweises für die Unterkategorie A1 sollen wie bislang auch Motorräder mit einem Hubraum bis 50 cm³ zugelassen werden, sofern damit eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h erreicht werden kann.

Wir sind der Meinung, dass die Übernahme EU-Unterkategorie A1 nur dann Sinn ergibt, wenn gleichzeitig die Spezialkategorie M eingeführt wird. Sollte diese Kategorie M nur für Motorfahräder (Mofas) gültig sein, fordern wir, dass eine neue Kategorie A2 geschaffen wird (vgl. Antwort auf nachfolgende Frage). Dies ist u.E. konsequent und entspricht einem zu Ende gedachten modularen Ausbildungs- und Führerschein-System für Roller und Motorräder, das insbesondere die jugendlichen Fahrer schrittweise in den Strassenverkehr einführen will.

Als inkonsequent erachten wir, dass die Unterkategorie A1 zum Führen der Spezialkategorie F berechtigt, da sich letztere ausschliesslich auf das Führen von mehrspurigen Fahrzeugen samt Anhängern bezieht, während erstere einzig die Berechtigung zum Lenken von einspurigen Fahrzeugen beinhaltet.

Soll für Kleinmotorräder der Führerausweis der Unterkategorie A1 (Mindestalter: 16 Jahre) oder der Führerausweis der Spezialkategorie M (Mindestalter: 14 Jahre) erforderlich sein?

A1

M

A2 (neu)

Bemerkung(en)

Falls die Spezialkategorie M nur für Motorfahräder (Mofas), die sich im Verkehr bzw. signalisationstechnisch gleich verhalten wie Fahrräder – rechts Überholen von Kolonnen, Benützen von Radwegen etc. –, Gültigkeit hat, sprechen wir uns grundsätzlich weder für das eine noch das andere aus. Für diesen Fall postulieren wir als konstruktiven Vorschlag eine neue Unterkategorie A2, welche die Kleinmotorräder und Roller mit einem Hubraum bis 50 cm³ und einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h umfasst. Solche Kleinmotorräder und Roller sollen ab 14 Jahren gelenkt werden dürfen (vgl. beiliegende Darstellung). Folglich ist sichergestellt, dass alle Fahrzeuge, die sich im Verkehr wie Motorräder verhalten, in der Kategorie A bzw. den Unterkategorien A1 und A2 eingeteilt sind. Diese neue Unterkategorie A2 soll erst nach bestandener Ausbildung und nicht bereits mit dem Lernfahrausweis zu zweit gefahren werden dürfen.

Im Sinne des hievor schon erwähnten modularen Vorgehens bzw. der stufenweisen Einführung von Jugendlichen in den Strassenverkehr sind wir der Meinung, dass für Kleinmotorräder bzw. Roller der Führerausweis der von uns vorgeschlagenen Unterkategorie A2 erforderlich sein soll. Mit anderen Worten: Wir befürworten die Herabsetzung des Mindestalters zum Führen von Kleinmotorrädern und Rollern mit einem Hubraum bis 50 cm³ und einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h von 16 auf 14 Jahre. Die sich zur Zeit noch in hoher Zahl in Verkehr befindlichen Motorfahräder (Mofas) mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sollen der vom VZV-Entwurf vorgeschlagenen Spe-

zialkategorie M angehören und weiterhin mit den bestehenden Erleichterungen (nur theoretische Prüfung etc.) gelenkt werden können.

Unser konkreter **Ergänzungsantrag** lautet demnach wie folgt:

Art. 3 Abs. 2 Ausweiskategorien

A2: Kleinmotorräder und Roller mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm³ und einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h;

Wir listen nachfolgend die Argumente auf, die u.E. für eine Senkung des Zulassungsalters sprechen:

- ❖ Kleinmotorräder zeichnen sich auf Grund ihres technischen Standards durch eine wesentlich aktivere Sicherheit aus als die herkömmlichen Motorfahräder (Mofas). Sie verfügen über wirkungsvollere Bremsen und eine störungsresistente Beleuchtung. Sie sind zudem mit Richtungsblinkern ausgerüstet, womit das Anzeigen von Richtungswechseln ohne das Loslassen des Lenkers ermöglicht wird. Hinsichtlich passiver Sicherheit bietet insbesondere bei den so genannten Rollern die Karosserie einerseits einen erhöhten Schutz vor Witterungseinflüssen und Verschmutzung; andererseits besteht bei etwaigen Unfällen eine bessere Verletzungsverhütung von Fuss- und Beinpartien. Ausserdem beträgt die Helm-Tragquote auf Motorrädern heute 98 Prozent, während auf Mofas jeder Vierte ohne Helm unterwegs ist. Mit der Zulassung von Kleinmotorrädern und Rollern ab 14 Jahre ist von einer deutlichen Erhöhung der Helm-Tragquote in diesem Alterssegment auszugehen.
- ❖ Kleinmotorräder können besser kontrolliert werden als Mofas, da die Kennzeichen von ersteren besser lesbar sind. Dadurch wird die Verkehrsüberwachungstätigkeit der Polizei erheblich erleichtert. Allein das Wissen um diese Tatsache dürfte für die jugendlichen Verkehrsteilnehmer – nebst der verbesserten Fahrausbildung – mit ein Grund sein, sich im Verkehr korrekt zu verhalten.
- ❖ Die Importeure der etablierten Mofa-Marken rechnen fest damit, dass diese Fahrzeugkategorie für Europa in wenigen Jahren nicht mehr produziert wird und somit ein Auslaufmodell darstellt. Dahingegen erfreuen sich die Kleinmotorräder mit v_{\max} 45 km/h europaweit zunehmender Beliebtheit, was sich denn auch in den wachsenden Absatzzahlen ausdrückt. Diesem Trend kann sich die Schweiz nicht verschliessen. Auf Grund der international rückläufigen Nachfragentwicklung ist das Angebot von herkömmlichen Motorfahrrädern in der Schweiz mittelfristig in Frage gestellt.
Insbesondere in ländlichen Gebieten ohne gut ausgebauten öffentlichen Verkehr kann das zu ernsthaften Problemen führen, da die dort ansässigen Jugendlichen auf motorisierte Zweiräder als unentbehrliche Verkehrsmittel angewiesen sind. Zahlreiche dieser Jugendlichen sind auf einem Landwirtschaftsbetrieb zu Hause. Verfassungsrechtlich festgeschrieben ist, dass der Bund dafür sorgt, dass die Landwirtschaft einen wesentlichen Beitrag zur dezentralen Besiedlung des Landes leistet. Vielfach ermöglicht erst das motorisierte Zweirad wohnenden Jugendlichen, die meist einen langen Schul- oder Arbeitsweg haben, auch unter der Woche zu Hause bei den Eltern zu übernachten. Damit erhält die Zulassung von Kleinmotorrädern ab 14 Jahren zweifellos eine gesellschafts- sowie siedlungspolitische Dimension.
- ❖ Der in der Vernehmlassung vorgeschlagene schweizerische Alleingang ist u.E. nicht gerechtfertigt. Dem Vernehmen nach lehnt sogar die Oberzolldirektion einen derar-

tigen Sololauf ab, da eine Harmonisierung mit der Zulassungspraxis umliegender Länder wie beispielsweise Frankreich und Italien die Kontrolltätigkeit der Zollorgane und der Grenzpolizei wesentlich vereinfachen würde. Klar ist, dass der grenzüberschreitende Verkehr mit ab 14 Jahren zugelassenen Kleinmotorrädern aus dem benachbarten Ausland auch dann stattfindet, wenn die Eidgenossenschaft sich entschliesst, das Mindestalter nicht zu senken.

- ❖ Den Einstieg in die motorisierte Mobilität mit einem Kleinmotorrad der von uns vorgeschlagenen Unterkategorie A2 ergibt auch insofern Sinn, als damit den sich ändernden Angebotsverhältnissen Rechnung getragen wird. Durch das moderne Konzept, den hohen technischen Sicherheitsstandard sowie die europäische Konformität punkto Modellangebot ist das Kleinmotorrad trotz der Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h die zeitgemässe Alternative zum Mofa.
- ❖ Der Mobilität im allgemeinen und insbesondere der Mobilität mit motorisierten Individualverkehrsmitteln kommt in der heutigen Gesellschaft eine sehr hohe Bedeutung zu. Deshalb ist der altersgerechte Einstieg in die Mobilität wichtig und kann wegbereitend und -weisend für die weitere Entwicklung der Verkehrsteilnehmer sein. Die Erfahrung lehrt, dass 14- und 15-Jährige besonders lernwillig sowie deren Ausbildungsverhalten und -motivation besser sind als bei 16- und 17-Jährigen. Letztere sind bereits oft schul- und lernmüde und stecken mitten in der Pubertät. Der Vorteil, die Jugendlichen schon früher mit einer gezielten Ausbildung auf den motorisierten Individualverkehr vorzubereiten, muss u.E. mit Blick auf das künftige Lenken von Motorrädern der (Unter-)Kategorien A1, allenfalls A2 und A sowie von Motorwagen ausgenützt werden.
Die vom Schweizerischen Verband für Landtechnik (SVLT) mit der G40-Ausbildung gemachten Erfahrungen bestätigen, dass die 14-Jährigen die Lerninhalte sehr gut umsetzen, bewusst am Verkehr teilnehmen und praktische keine Unfälle produzieren. Es stellt sich deshalb die Frage, warum 14-Jährige für das Lenken landwirtschaftlicher Fahrzeuge (teils Gefährte mit mehreren Tonnen Gesamtgewicht) zugelassen sind, ihnen das Benützen von Kleinmotorrädern jedoch untersagt bleiben soll.
Durch die stufenweise Eingliederung in das Verkehrsgeschehen mittels Geschwindigkeits- und Leistungsbeschränkung wird der jugendliche Verkehrsteilnehmer schrittweise an höhere Geschwindigkeiten gewöhnt. Dies hat mit Sicherheit zur Folge, dass die Eigenverantwortung gefördert und die Schwere der Unfallfolgen gesenkt werden können.
- ❖ Betreffend die Ausbildung und Schulung im Alter von 14 und 15 Jahren sind mit den so genannten G40-Traktorenfahrkursen äusserst positive Erfahrungen gemacht worden. In Anlehnung an dieses Konzept und in Abweichung zum heutigen Prüfungssystem für Mofa-Lenker sollen die 14- und 15-jährigen Lenker von Kleinmotorrädern nebst der theoretischen auch eine vorgängige praxisbezogene Ausbildung bei einem qualifizierten Fahrlehrer absolvieren. Ein entsprechendes Konzept ist vom Schweizerischen Motorrad-Fahrlehrer Verband (SMFV) bereits ausgearbeitet worden. Dabei ist ein praktischer Unterricht an zwei bis drei Halbtagen als Vorbedingung zum selbständigen Führen von Kleinmotorrädern vorgesehen.
- ❖ Gemäss VZV-Entwurf soll künftig der Besitz eines Führerausweises der Kategorie B eine Voraussetzung dafür sein, dass derjenige, der sich um einen Führerausweis der Kategorie C bewirbt, zur praktischen Führerprüfung zugelassen wird. Dies hat zur Folge, dass der Lastwagenführer-Lehrling, dem der Lernfahrausweis auf einem Motorwagen der Kategorie C bereits ab dem 17. Altersjahr erteilt werden darf, auch

Lernfahrten – in Begleitung eines Fahrlehrers oder befugten Ausbilders – auf einem Motorwagen der Kategorie B vor dem 18. Altersjahr durchführen darf. Im Zusammenhang mit der diesbezüglichen Herabsetzung des Zulassungsalters erstaunt es, dass bei den Kleinmotorrädern das Mindestalter nicht gesenkt werden soll.

- ❖ Wie bereits die Mofas sind nun auch die Kleinmotorräder dem Vorwurf ausgesetzt, man könne sie relativ leicht „umbauen“, um eine höhere Geschwindigkeit zu erreichen, und das Motorradgewerbe biete sogar noch Hand dazu. Diesbezüglich ist klar festzuhalten, dass sich strafbar macht, wer sein Fahrzeug verbotenerweise abändert. Dies ist heute übrigens auch beim Mofa der Fall. Zudem hat die EU seit letztem Jahr mit der technischen so genannten Anti-Tampering-Vorschrift das „Frisier“-Potenzial so sehr erschwert, dass Abänderungen an Kleinmotorrädern zur Erhöhung der Geschwindigkeit bzw. zum Entfernen der Drosselung der Motorleistung für den Normalverbraucher nicht mehr machbar sind.
- ❖ Nicht zuletzt sind mit dem Verschwinden der Mofas Arbeitsplätze im Fachhandel bedroht. Diese können erhalten bleiben, wenn künftig die 14- und 15-Jährigen anstelle von Mofas die sicheren und zeitgemässen Kleinmotorräder lenken dürfen.

Wenn das Mindestalter zum Führen von Kleinmotorrädern 14 Jahre beträgt:

Sollen Bewerber und Bewerberinnen um einen Führerausweis zum Führen eines Kleinmotorrades a) an einer speziell auf ihr Alter und die Fahrzeugart ausgerichteten Grundausbildung teilnehmen, b) eine praktische Führerprüfung oder c) eine Grundausbildung und eine praktische Führerprüfung absolvieren müssen?

Nur Grundausbildung

Nur prakt. Führerprüfung

Grundausbildung und prakt. Führerprüfung

Bemerkung(en)

Für uns steht ausser Diskussion, dass es im Gegenzug zur Senkung des Zulassungsalters von 16 auf 14 Jahre betreffend das Führen von Kleinmotorrädern eine speziell auf das Alter und die Fahrzeugart ausgerichtete Grundausbildung braucht. Diese hat sich am qualitativ hochwertigen Grundkurs der hievor erwähnten G40-Traktorenausbildung zu orientieren, da mit diesem äusserst positive Erfahrungen gemacht worden sind. Der praxisbezogene Unterricht hat durch qualifizierte und speziell ausgebildete Fahrlehrer zu erfolgen.

Tatsache ist, dass 16- und 17-Jährige, die ein Kleinmotorrad führen wollen, bislang keine solche obligatorische Grundausbildung absolvieren, sondern „nur“ die praktische Führerprüfung bestehen müssen. Wir schlagen nun vor, dass 14- und 15-Jährige neu eine Grundausbildung erhalten, aber keine praktische Führerprüfung – analog den G40-Kursen – mehr ablegen müssen. Damit erhält die Grundausbildung mehr Gewicht, und der Prüfungsdruck entfällt. Dies hat zur Folge, dass sowohl dem Fahrlehrer wie auch dem -schüler mehr Eigenverantwortung übertragen und deren Motivation gehoben werden. Auf diese Weise wird zudem das bekannte Phänomen vermieden, dass – ohne vertiefte Auseinandersetzung mit der Sache – stur das gelernt wird, was schliesslich auch geprüft wird. Vielmehr soll es in der praktischen Grundausbildung darum gehen,

vertiefte Kenntnisse über Vortrittsrechte, partnerschaftliches Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, Verkehrssinn etc. zu vermitteln und die jugendlichen Lenker so auf ihre Teilnahme am motorisierten Verkehr ganzheitlich vorzubereiten. Entsprechende Kurse existieren bereits heute für die jugendlichen Führer von Traktoren.

Zum gleichen Schluss gelangt im übrigen auch der bfu-Report 26 „Einstellungen und Merkmale der Fahrzeugbenützung jugendlicher Velo- und Mofafahrer“ aus dem Jahr 1994: „(...) Diese Lektionen müssten unbedingt mit fahrpraktischen Kursen ergänzt werden, in denen neben dem Absolvieren von reinen Fahrübungen auch das Thema ‚Fahrphysik‘ zur Sprache kommt und geübt werden kann. Sollte ein solches Programm (...) etabliert werden können, hätte dies neben dem unmittelbar zu erhoffenden positiven Effekt auch den Vorteil, dass durch die zeitliche Nähe zur Auto-Fahrausbildung positive Einflüsse auf diese zu erwarten wären. Zudem könnte eine Lücke in der Ausbildung zwischen Schulbeginn (Verkehrserziehung) und dem 18. Altersjahr (Auto-Fahrausbildung) geschlossen werden.“

c. Führerausweis Unterkategorien C1, C1E, D1 und D1E

Sollen diese Unterkategorien übernommen werden? [Art. 3 Abs. 2 i.V.m. Art. 4 Abs. 2 Bst. c und Art. 3 Abs. 2 i.V.m. Art. 4 Abs. 2 Bst. d E-VZV]

C1	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C1E	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D1	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D1E	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Ja	Nein

Bemerkung(en)

Die Berechtigung, mit der Kategorie D die Kategorie C sowie die Unterkategorie C1 führen zu dürfen, lehnen wir deshalb ab, weil das Führen letzterer verglichen mit einem Motorwagen der Kategorie D völlig andere Ansprüche an die Fahrzeugbeherrschung und -kenntnisse stellt. **Wir beantragen daher, die Berechtigung für die Kategorie C sowie für die Unterkategorie C1 aus der Kategorie D zu streichen.**

2. Prüfung der Basistheorie

Soll das Handbuch der Verkehrsregeln abgeschafft werden? [Art. 16 Abs. 3 E-VZV]

<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ja	Nein

Bemerkung(en)

Wir befürworten zwar grundsätzlich, dass dieses Handbuch abgeschafft wird, da es u.E. nicht Sache des Staates ist, Lehrmittel bereitzustellen – zumal auf dem Markt genügend qualitativ gute Alternativen zur Verfügung stehen. Wir schlagen zudem vor, dass die Bereitstellung der Prüfungsfragen im Einvernehmen mit den Kantonen, dem Astra und der Schweizerischen Vereinigung der Fahrlehrerverbände (SVFV) erfolgt. Der Text in der E-VZV ist entsprechend zu ergänzen.

3. Lernfahrausweis

Soll der Lernfahrausweis erst nach bestandener Prüfung der Basistheorie erteilt werden? (Art. 18 Abs. 1 E-VZV)

Ja

Nein

Bemerkung(en)

Wir sind der Meinung, dass diese Neuregelung der Sicherheit der künftigen Fahrzeuglenker nur förderlich sein kann. Lernfahrten werden durch die minimalen Kenntnisse der Verkehrsregeln im allgemeinen sicherer.

Soll die Gültigkeit des Lernfahrausweises erlöschen, wenn der Inhaber drei Mal in Folge die Führerprüfung nicht bestanden hat und ein neuer Lernfahrausweis erst wieder beantragt werden können, wenn ein die Fahreignung bejahendes verkehrspsychologisches Gutachten vorgelegt wird? [Art. 19 Abs. 3 E-VZV]

Ja

Nein

Bemerkung(en)

Die Gültigkeitsdauer des Lernfahrausweises und das Vorgehen bei dreimaligem Prüfungsversagen ist gerechtfertigt. Jedoch sollte die Möglichkeit bestehen, vor der Einweisung zu der psychologischen Eignungsabklärung einen vereinfachten Test zu absolvieren (Beck-Test). Die heutige Erfahrung zeigt, dass bei der überwiegenden Mehrheit der Kandidaten, die als nicht fahrtauglich eingestuft werden, Mängel in der Ausbildung sowie sozialwirtschaftliche oder anderweitige, teilweise banale Gründe zum Prüfungsversagen geführt haben.

Soll der Bewerber, der noch nicht alle Prüfungsmöglichkeiten ausgeschöpft hat und dessen Lernfahrausweis ungültig wird, ohne Weiteres einen zweiten Lernfahrausweis beantragen können? [Art. 19 Abs. 4 E-VZV]

Ja

Nein

Wenn auch die Gültigkeit des zweiten Lernfahrausweises erlischt, ohne dass die Führerprüfung bestanden wurde: Soll dann die Abgabe eines weiteren Lernfahrausweises derselben Kategorie, Unterkategorie oder Spezialkategorie auf unbestimmte Zeit verweigert werden? [Art. 19 Abs. 4 E-VZV]

Ja

Nein

Bemerkung(en)

Keine Bemerkung.

4. Verkehrskunde-Unterricht

*Soll der Verkehrskunde-Unterricht erst nach bestandener Prüfung der Basistheorie – parallel zur praktischen Fahrausbildung – absolviert werden können?
(Art. 21 Abs. 2 i.V.m. Art. 18 Abs. 1 E-VZV)*

Ja

Nein

Bemerkung(en)

Wir erachten dieses Vorgehen als den einzigen sinnvollen Weg. Die einzelnen Teile des Verkehrskunde-Unterrichts müssen unbedingt der Ausbildungsstufe des praktischen Fahrunterrichts entsprechen.

5. Berufsmässiger Personentransport

Soll für den berufsmässigen Transport von Personen eine spezielle Bewilligung erforderlich sein? [Art. 29f. E-VZV]

Ja

Nein

Bemerkung(en)

Keine Bemerkung.

6. Differenzierter Entzug des Führerausweises

Soll der Entzug des Führerausweises für eine Haupt- oder Unterkategorie nur dann auch für eine oder mehrere Spezialkategorien gelten, wenn dies in der Entzugsverfügung so vermerkt ist? [Art. 34 Abs. 3 E-VZV]

Ja

Nein

Soll der Entzug des Führerausweises für eine Spezialkategorie nur dann auch für eine oder mehrere Haupt- oder Unterkategorien gelten, wenn dies in der Entzugsverfügung so vermerkt ist? [Art. 34 Abs. 4 E-VZV]

Ja

Nein

Bemerkung(en)

Keine Bemerkung.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS
Der Generalsekretär

Hans Koller